

**AKOESTISCH ONDERZOEK WEGVERKEERSLAWAAI**

**Omgeving Bovenkerkerweg**

**Amstelveen**

**RAPPORT**

# Akoestisch onderzoek

## Wegverkeerslawaaï

---

*projectlocatie*

Ontwikkelingslocatie Bovenkerkerweg  
Amstelveen

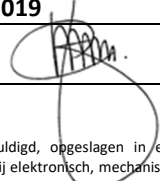
*opdrachtgever*

Buro Stedenbouw bv  
Kerkplein 5  
8121 BM Olst



ANCOOR  
Lijsterbeslaan 117  
7004 GN DOETINCHEM

telefoon 03 14 - 36 81 06  
email: [info@ancoor.nl](mailto:info@ancoor.nl)

|                                                      |                                 |                                                                                                  |
|------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Projectnummer en versie:<br><b>25012, versie 2.6</b> |                                 | Status:<br><b>- DEFINITIEF -</b>                                                                 |
| Projectleider:<br><b>Ing. B. Mengers</b>             | Afdrukdatum:<br>10/14/2019      | Rapportdatum:<br><b>04-10-2019</b>                                                               |
| Status:<br><b>Goedgekeurd</b>                        | Naam:<br><b>Ing. B. Mengers</b> | Paraaf:<br> |

© ANCOOR Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever

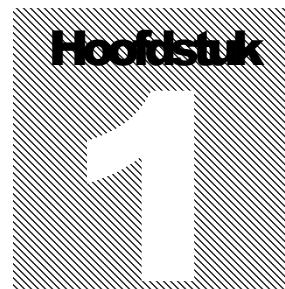
# Inhoudsopgave

|                                                                     |            |
|---------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1. Aanleiding en doelstelling onderzoek.....</b>                 | <b>1-1</b> |
| 1.1 Aanleiding onderzoek.....                                       | 1-1        |
| 1.2 Doelstelling onderzoek.....                                     | 1-1        |
| 1.3 Plangebied.....                                                 | 1-1        |
| 1.4 Opzet van het onderzoek.....                                    | 1-2        |
| <b>2. Wettelijk kader .....</b>                                     | <b>2-1</b> |
| 2.1 Algemeen .....                                                  | 2-1        |
| 2.2 Wegverkeerslawaaï .....                                         | 2-1        |
| 2.2.1 geluidzones langs wegen.....                                  | 2-1        |
| 2.2.2 aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder.....             | 2-1        |
| 2.2.3 maximaal toelaatbare geluidbelasting 'nieuwe situaties' ..... | 2-2        |
| 2.3 Plangebied.....                                                 | 2-2        |
| 2.3.1 wegverkeer.....                                               | 2-2        |
| <b>3. Verkeersgegevens .....</b>                                    | <b>3-1</b> |
| 3.1 Wegverkeer .....                                                | 3-1        |
| 3.1.1 gemeentelijke en provinciale wegen.....                       | 3-1        |
| <b>4. Resultaten en toetsing .....</b>                              | <b>4-1</b> |
| 4.1 Algemeen .....                                                  | 4-1        |
| 4.2 Resultaten gevelbelastingen wegverkeer .....                    | 4-1        |
| <b>5. Te treffen maatregelen .....</b>                              | <b>5-1</b> |
| 5.1 Algemeen .....                                                  | 5-1        |
| 5.2 Ruimtelijke inpassing.....                                      | 5-1        |
| 5.3 Bronmaatregelen.....                                            | 5-1        |
| 5.4 Overdrachtsmaatregelen .....                                    | 5-2        |
| 5.5 Maatregelen bij de ontvanger.....                               | 5-2        |
| 5.5.1 geluidbeleid gemeente Amstelveen.....                         | 5-2        |
| 5.5.2 gesommeerde geluidbelasting .....                             | 5-3        |
| <b>6. Conclusie en aanbevelingen .....</b>                          | <b>6-1</b> |
| 6.1 Algemeen .....                                                  | 6-1        |
| 6.2 Conclusie .....                                                 | 6-1        |
| 6.3 Aanbeveling.....                                                | 6-2        |

## Bijlagen

|      |                                 |
|------|---------------------------------|
| I    | Regionale en lokale situering   |
| II   | Plangebied/Bouwplan             |
| III  | Prognose verkeersgegevens       |
| IV   | Situatie rekenmodel             |
| V    | Invoergegevens rekenmodel       |
| VI   | Resultaten wegverkeer           |
| VII  | Resultaten voorzieningen        |
| VIII | Resultaten cumulatie wegverkeer |

---



## 1. Aanleiding en doelstelling onderzoek

### 1.1 Aanleiding onderzoek

In opdracht van Buro Stedenbouw is door ANCOOR een akoestisch onderzoek ingesteld naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeer op de gevels van de nieuw te bouwen geluidsgevoelige objecten gelegen in de omgeving van de Bovenkerkerweg te Amstelveen. Dit ter voorbereiding op de wijziging van het bestemmingsplan voor het genoemde plangebied. Alvorens de procedure voor de bestemmingsplanherziening verder ter hand kan worden genomen, dient er, inzicht te bestaan in de optredende geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer vanuit de directe omgeving.

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer woningen c.q. geluidsgevoelig objecten gelegen zijn binnen een door deze wet aangewezen geluidzone van een weg. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van de Bovenkerkerweg, de Nesserlaan, de Burgemeester Wiegelweg en de Hammerskjöldsingel.

De geluidsbelasting afkomstig van 30-kilometer wegen en woonerven, zijn bij de toetsing aan de gestelde grenswaarden in de Wet geluidhinder, uitgesloten van beoordeling. Uit vaste jurisprudentie blijkt echter dat ten behoeve van een goede ruimtelijke inpassing de geluidsbelasting afkomstig van deze wegen en woonerven eveneens dient te worden beschouwd. Dit omdat hiervan mogelijk hinder kan worden ervaren.

### 1.2 Doelstelling onderzoek

Doelstelling van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelastingen afkomstig van het wegverkeerslawaaï op de nieuw te bouwen appartementen / geluidsgevoelige objecten voor de toekomstige situatie (2030). Omdat de concrete invulling van het geprojecteerde plan momenteel enkel als massastudie voorhanden is en de nadere invulling tot op appartement- c.q. woningniveau pas in een later stadium zal worden uitgewerkt, is dit akoestische onderzoek ingestoken op een fictieve beukmaat per wooneenheid. Door deze insteek te kiezen kan vooruitlopend op een eventueel definitief verzoek om hogere grenswaarden te kunnen vaststellen op het moment dat de plannen nader zijn uitgewerkt, worden overwogen of op basis van de voorliggende rekenuitkomsten mogelijk een ontheffing hogere grenswaarden zou kunnen worden afgegeven. Dit betreft namelijk een overweging in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

### 1.3 Plangebied

In bijlage I is de regionale en lokale situering van het plangebied en de ontsluiting op de bestaande wegenstructuur weergegeven. In bijlage II is het bouwplan weergegeven. De geprojecteerde nieuwbouwlocatie is gelegen aan de Bovenkerkerweg en is gelegen binnen de bebouwde kom van Amstelveen.

De resultaten van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï zijn samengevat in de voorliggende rapportage.

#### **1.4 Opzet van het onderzoek**

Bij het onderzoek is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte tekeningen van het bouwplan.

In het voorliggende rapport wordt in hoofdstuk 2 het wettelijke kader waarbinnen het onderzoek moet worden uitgevoerd beschreven en is een omschrijving van de onderzoekslocatie opgenomen. In hoofdstuk 3 worden de verkeersintensiteiten van de relevante wegen nader omschreven. In hoofdstuk 4 worden de resultaten van de berekeningen alsmede de toetsing in het kader van de Wet geluidhinder aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting in zones gepresenteerd. Tevens wordt de onderbouwing van de gebruikte methode nader toegelicht. In hoofdstuk 5 worden de te treffen voorzieningen besproken. Tenslotte worden in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen weergegeven.

## 2. Wettelijk kader

### 2.1 Algemeen

In de Wet geluidhinder dient met betrekking tot de geluidbelasting van een weg over alle perioden (dag-, avond- en nachtperiode) van respectievelijk 07.00-19.00 uur, van 19.00-23.00 uur en van 23.00-07.00 uur te worden bepaald. De  $L_{den}$  is de logaritmisch gemiddelde waarde van de berekende geluidbelasting in genoemde dag-, avond- (verhoogd met 5 dB) en nachtperiode (verhoogd met 10 dB), waarbij gebruik wordt gemaakt van een 'energetische' middeling. De Wet geluidhinder is een grenswaarde opgenomen ten aanzien van de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

### 2.2 Wegverkeerslawaaier

#### 2.2.1 geluidzones langs wegen

Op grond van de Wet geluidhinder worden aan weerszijden van een weg zones aangegeven (artikel 74 Wgh). Binnen deze zones worden eisen gesteld aan de geluidbelasting. Een weg is niet zone plichtig indien er sprake is van:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied (artikel 74 lid 2a Wgh) of;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt (artikel 74 lid 2b. Wgh).

De breedte van de geluidzones als functie van het aantal rijstroken van de weg en het soort gebied is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2-1: Overzicht van toepassing zijnde zonebreedte conform gestelde in de Wet geluidhinder.

| Aantal rijstroken       | Zonebreedte stedelijk gebied | Zonebreedte buitenstedelijk gebied |
|-------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| Een of twee rijstroken  | 200 meter                    | 250 meter                          |
| Drie of vier rijstroken | 350 meter                    | 400 meter                          |
| Vijf of meer rijstroken | 350 meter                    | 600 meter                          |

Gebieden binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom welke zijn gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens, worden als stedelijk aangemerkt. Als buiten stedelijke gebieden worden gebieden buiten de bebouwde kom, evenals het bovengenoemde uitgezonderd gebied binnen de bebouwde kom aangemerkt.

#### 2.2.2 aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder

Op grond van doorontwikkeling van de technische mogelijkheden en het treffen van geluid reducerende maatregelen aan de motorvoertuigen, is te verwachten dat het wegverkeer in de toekomst minder geluid zal produceren dan momenteel het geval is. Binnen de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid opgenomen om deze vermindering van de geluidsproductie in de geluidbelasting door te voeren. Voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden, wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex. artikel 110g van de Wet geluidhinder, voordat de toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt.

De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012 en bedraagt:

- 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wet geluidhinder 57 dB is.
- 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wet geluidhinder 56 dB is.
- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting afwijkt van bovenstaande genoemde waarden.
- 5 dB voor de overige wegen.
- 0 dB bij de bepaling van de geluidwering van de gevel.

### 2.2.3 maximaal toelaatbare geluidbelasting ‘nieuwe situaties’

Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een ‘nieuwe situatie’ als een nieuwe weg wordt aangelegd en/of er sprake is van nog niet geprojecteerde geluidsgevoelige bebouwing. Dit houdt in dat de bestemming nog niet conform de geplande bestemming in het vigerende bestemmingsplan aanwezig is. Er is derhalve sprake van een noodzakelijke herziening van het bestemmingsplan. Grenswaarden voor ‘nieuwe situaties’ zijn in artikel 82 tot en met 87 van de Wet geluidhinder opgenomen.

In eerste instantie wordt ervan uitgegaan dat een voorkeursgrenswaarde zoals gesteld in artikel 82, eerste lid, niet mag worden overschreden. Indien uit de rekenuitskomsten blijkt dat dit in het onderhavige geval wel zo zou zijn, maar de maximale ontheffingswaarde niet wordt overschreden, dan kan de gemeente onder bepaalde voorwaarden een ontheffing verlenen voor een hogere toelaatbare geluidbelasting. Dan dienen maatregelen welke zijn gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, op overwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Indien de optredende geluidbelasting meer bedraagt dan de gestelde maximale ontheffingswaarde, dan kunnen er aanvullende eisen gesteld worden aan de indeling van een geluidsgevoelige bestemming. In de onderstaande tabel is de normstelling uit de Wet geluidhinder opgenomen.

Tabel 2-2: Overzicht voorkeurs- en maximale ontheffingswaarde wegverkeer.

| Situatie wegverkeer                             |                 | Voorkeursgrenswaarde | Max. ontheffingswaarde |
|-------------------------------------------------|-----------------|----------------------|------------------------|
| te bouwen woningen / geluidsgevoelige bebouwing | buitenstedelijk | 48 dB                | 53 dB                  |
|                                                 | binnenstedelijk | 48 dB                | 63 dB                  |

## 2.3 Plangebied

Binnen het plangebied worden nieuw te bouwen geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd binnen zones langs bestaande provinciale en gemeentelijke wegen.

### 2.3.1 wegverkeer

Voor het wegverkeer over de provinciale en gemeentelijke wegen zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- de bouwlocatie is gelegen in stedelijk gebied;
- de breedte van de geluidzone van de bedraagt 200 meter;
- de voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB op de gevels van de nieuw te bouwen geluidsgevoelige bebouwing;
- de maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB;
- de aftrek conform artikel 110g uit de Wet geluidhinder bedraagt 5 dB;

## **W E T T E L I J K   K A D E R**

de aftrek conform artikel 3.5 uit het Reken- en Meetvoorschrift 2012 wordt niet toegepast (snelheid < 70 km/uur).

De Hugo de Vriesweg, de Zilver schoonlaan en de Guldenroedelaan zijn volgens de Wet geluidhinder niet voorzien van een geluidzone.

### 3. Verkeersgegevens

#### 3.1 Wegverkeer

##### 3.1.1 gemeentelijke en provinciale wegen

De direct aan het plangebied grenzende gemeentelijke wegen zijn de Bovenkerkerweg, de Nesserlaan, de Burgemeester Wiegelweg, de Hammerskjöldsingel, de Hugo de Vriesweg, de Zilverschoonlaan en de Guldenroedelaan. De overige binnen het plangebied aanwezige wegen kunnen als niet-maatgevend worden beschouwd.

De verkeersgegevens voor bovenstaande wegen zijn aangeleverd door de gemeente Amstelveen [Zie bijlage III]. Deze zijn door ANCOOR omgezet naar weekdaggemiddelden voor het prognosejaar 2030. Deels zijn de intensiteiten aangeleverd voor het prognosejaar 2030 en deels voor het prognosejaar 2027. Voor de aangeleverde verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2027 is een groeipercentage van 1% gehanteerd. Dit percentage is eveneens door de gemeente aangegeven. De aangeleverde en omgerekende gegevens betreffen de verdeling over periode (dag, avond en nacht) en voertuigcategorie (licht, middel en zwaar). Tevens zijn de relevante maximumsnelheden en wegdektypen aangeleverd door de gemeente. Voor een overzicht van deze gegevens wordt verwezen naar de gegevens in de onderstaande tabel.

Tabel 3-1: Uur intensiteiten aan het plangebied grenzende weg.

| Naam | Omschrijving                                  | Wegdek | Snelheid | Aantal | LV(D) | LV(A) | LV(N) | MV(D) | MV(A) | LV(N)2 | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) |
|------|-----------------------------------------------|--------|----------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|
| 1    | Bovenkerkerweg Zuid-Noord 1                   | W0     | 50       | 11791  | 674,4 | 367,3 | 106,1 | 64,4  | 31,8  | 106,1  | 27,6  | 13,6  | 3,5   |
| 2    | Bovenkerkerweg Noord-Zuid 1                   | W0     | 50       | 11250  | 643,5 | 350,4 | 101,3 | 61,4  | 30,3  | 101,3  | 26,3  | 13,0  | 3,4   |
| 3    | Bovenkerkerweg Zuid-Noord 2                   | W0     | 50       | 11682  | 668,2 | 363,9 | 105,1 | 63,8  | 31,5  | 105,1  | 27,3  | 13,5  | 3,5   |
| 4    | Bovenkerkerweg Noord-Zuid 2                   | W0     | 50       | 10711  | 612,6 | 333,6 | 96,4  | 58,5  | 28,9  | 96,4   | 25,1  | 12,4  | 3,2   |
| 5    | Inrit tennis- en bowlingcentrum / Bovenkerker | W0     | 50       | 1020   | 66,9  | 34,6  | 5,0   | 2,4   | 0,9   | 5,0    | 0,4   | 0,2   | --    |
| 6    | Burgemeester Wiegelweg Oost-West              | W0     | 50       | 3781   | 221,1 | 120,4 | 34,8  | 20,9  | 10,1  | 34,8   | 3,7   | 1,8   | 0,5   |
| 7    | Burgemeester Wiegelweg West-Oost              | W0     | 50       | 3781   | 221,1 | 120,4 | 34,8  | 20,9  | 10,1  | 34,8   | 3,7   | 1,8   | 0,5   |
| 8    | Guldenroedelaan                               | W9a    | 30       | 276    | 18,2  | 9,4   | 1,4   | 0,6   | 0,2   | 1,4    | 0,1   | --    | --    |
| 9    | Hammerskjöldsingel                            | W0     | 50       | 5935   | 347,2 | 189,0 | 54,6  | 32,8  | 15,9  | 54,6   | 5,8   | 2,8   | 0,7   |
| 10   | Hugo de Vriesweg / Bovenkerkerweg             | W0     | 30       | 371    | 24,3  | 12,6  | 1,8   | 0,9   | 0,3   | 1,8    | 0,2   | 0,1   | --    |
| 11   | Nesserlaan                                    | W0     | 60       | 810    | 53,1  | 27,5  | 4,0   | 1,9   | 0,7   | 4,0    | 0,3   | 0,1   | --    |
| 12   | Zilverschoonlaan                              | W9a    | 30       | 276    | 18,2  | 9,4   | 1,4   | 0,6   | 0,2   | 1,4    | 0,1   | --    | --    |

## 4. Resultaten en toetsing

### 4.1 Algemeen

De invloed als gevolg van het wegverkeerslawaaï op de in de directe omgeving hiervan gelegen plangebied, is in dit uitgewerkte onderzoek nader onderzocht. De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer zijn verricht met een door DGMR ontwikkeld computerprogramma Geomilieu (V4.50). Deze is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In bijlage IV is de situatie weergegeven zoals deze in het computerprogramma Geomilieu van DGMR is ingevoerd. De invoergegevens van de objecten, wegen en ontvangerpunten zoals deze dienen te worden beschouwd in de zin van de Wet geluidhinder, zijn opgenomen in bijlage V. De beoordelingspunten zijn aan de voor-, achter- en zijgevels gesitueerd, waarbij per beoordelingspunt berekeningen zijn uitgevoerd op een waarnemhoogte van 1,50 meter boven het vloerniveau van de betreffende geluidsgevoelige ruimten. Alle resultaten van de berekende invallende geluidsbelastingen  $L_{den}$  als gevolg van het wegverkeer in 2030 zijn opgenomen in Bijlage VI.

### 4.2 Resultaten gevelbelastingen wegverkeer

Volgens de Wet geluidhinder dienen de optredende geluidsbelastingen per zoneplichtige weg te worden getoetst. Dit betekent dat voor de Bovenkerkerweg, de Nesserlaan, de Burgemeester Wiegelweg en de Hammerskjöldsingel de geluidsbelastingen volgens de Wet geluidhinder beschouwd zijn. Uit de rekenresultaten blijkt dat enkel als gevolg van het wegverkeer op de Bovenkerkerweg, sprake is van een overschrijding van de optredende geluidbelastingen. De voorkeursgrenswaarde wordt ten gevolge van het wegverkeer op de overige nabijgelegen zoneplichtige wegen (de Nesserlaan, de Burgemeester Wiegelweg en de Hammerskjöldsingel) niet overschreden. Deze wegen vormen derhalve volgens de Wet geluidhinder geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan.

In onderstaande tabel zijn de berekende geluidsbelastingen op de diverse ontvangerpunten weergegeven als gevolg van het wegverkeer op de Bovenkerkerweg. De geluidsbelastingen zijn zowel exclusief als *inclusief* aftrek weergegeven op basis van het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder. Op de toetspunten 01, 02, 06, 07, 09, 22 t/m 27 en 32 t/m 35 wordt de toelaatbare grenswaarde van 48 dB [ $L_{den}$ ] overschreden. De maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB wordt hierbij echter niet overschreden.

Voor een overzicht van alle rekenuitkomsten wordt kortheidshalve verwezen naar het gestelde in bijlage VI. In deze rekenbijlage is de correctie overeenkomstig artikel 110-g van de Wet geluidhinder niet opgenomen.

In de navolgende tabellen is onder de tabelkop 'Loptr' 'Lden inclusief aftrek artikel 110g' weergegeven.

## RESULTATEN EN TOETSING

Tabel 4-1: Optredende geluidsbelastingen wegverkeer Bovenkerkerweg.

| Naam   | Omschrijving | Hoogte* | Daag dB | Avond dB | Nacht dB | Lden | Toets | Art. 110q | Loptr | Overschrijding |
|--------|--------------|---------|---------|----------|----------|------|-------|-----------|-------|----------------|
| TP01_A | Toetspunt 01 | 1,5     | 55,2    | 52,3     | 45,6     | 55,8 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP01_B | Toetspunt 01 | 4,5     | 56,3    | 53,4     | 46,9     | 56,9 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP01_C | Toetspunt 01 | 7,5     | 56,8    | 53,9     | 47,5     | 57,5 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP01_D | Toetspunt 01 | 10,5    | 56,8    | 54,0     | 47,7     | 57,6 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP02_A | Toetspunt 02 | 1,5     | 55,0    | 52,1     | 45,1     | 55,4 | 48    | 5         | 50    | 2              |
| TP02_B | Toetspunt 02 | 4,5     | 55,9    | 53,0     | 46,2     | 56,4 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP02_C | Toetspunt 02 | 7,5     | 56,3    | 53,4     | 46,8     | 56,9 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP02_D | Toetspunt 02 | 10,5    | 56,4    | 53,5     | 47,0     | 57,0 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP03_A | Toetspunt 03 | 1,5     | 48,1    | 45,2     | 37,8     | 48,4 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP03_B | Toetspunt 03 | 4,5     | 48,8    | 45,9     | 38,4     | 49,1 | 48    | 5         | 44    | --             |
| TP03_C | Toetspunt 03 | 7,5     | 49,3    | 46,4     | 39,0     | 49,6 | 48    | 5         | 45    | --             |
| TP03_D | Toetspunt 03 | 10,5    | 49,3    | 46,4     | 39,2     | 49,7 | 48    | 5         | 45    | --             |
| TP04_A | Toetspunt 04 | 1,5     | 47,7    | 44,8     | 38,4     | 48,4 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP04_B | Toetspunt 04 | 4,5     | 47,8    | 45,0     | 38,0     | 48,3 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP04_C | Toetspunt 04 | 7,5     | 48,3    | 45,5     | 38,6     | 48,9 | 48    | 5         | 44    | --             |
| TP04_D | Toetspunt 04 | 10,5    | 48,6    | 45,8     | 39,1     | 49,2 | 48    | 5         | 44    | --             |
| TP05_A | Toetspunt 05 | 1,5     | 48,6    | 45,8     | 40,2     | 49,6 | 48    | 5         | 45    | --             |
| TP05_B | Toetspunt 05 | 4,5     | 50,3    | 47,6     | 42,0     | 51,4 | 48    | 5         | 46    | --             |
| TP05_C | Toetspunt 05 | 7,5     | 51,2    | 48,4     | 42,8     | 52,2 | 48    | 5         | 47    | --             |
| TP05_D | Toetspunt 05 | 10,5    | 51,6    | 48,8     | 43,3     | 52,6 | 48    | 5         | 48    | --             |
| TP06_A | Toetspunt 06 | 1,5     | 52,9    | 50,1     | 44,4     | 53,8 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP06_B | Toetspunt 06 | 4,5     | 55,5    | 52,7     | 47,0     | 56,5 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP06_C | Toetspunt 06 | 7,5     | 57,2    | 54,4     | 48,7     | 58,2 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP06_D | Toetspunt 06 | 10,5    | 57,9    | 55,1     | 49,4     | 58,9 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP07_A | Toetspunt 07 | 1,5     | 53,7    | 50,9     | 45,2     | 54,7 | 48    | 5         | 50    | 2              |
| TP07_B | Toetspunt 07 | 4,5     | 56,2    | 53,5     | 47,7     | 57,2 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP07_C | Toetspunt 07 | 7,5     | 57,6    | 54,8     | 49,1     | 58,5 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP07_D | Toetspunt 07 | 10,5    | 58,2    | 55,4     | 49,8     | 59,2 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP09_A | Toetspunt 09 | 1,5     | 47,9    | 45,1     | 39,5     | 48,9 | 48    | 5         | 44    | --             |
| TP09_B | Toetspunt 09 | 4,5     | 50,6    | 47,8     | 42,2     | 51,6 | 48    | 5         | 47    | --             |
| TP09_C | Toetspunt 09 | 7,5     | 52,0    | 49,2     | 43,6     | 53,0 | 48    | 5         | 48    | --             |
| TP09_D | Toetspunt 09 | 10,5    | 52,5    | 49,7     | 44,2     | 53,5 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP20_A | Toetspunt 20 | 8,0     | 35,3    | 32,5     | 26,6     | 36,2 | 48    | 5         | 31    | --             |
| TP20_B | Toetspunt 20 | 14,5    | 34,2    | 31,3     | 24,6     | 34,7 | 48    | 5         | 30    | --             |
| TP20_C | Toetspunt 20 | 21,0    | 34,0    | 31,0     | 23,2     | 34,2 | 48    | 5         | 29    | --             |
| TP20_D | Toetspunt 20 | 30,8    | 34,9    | 31,9     | 23,3     | 34,8 | 48    | 5         | 30    | --             |
| TP20_E | Toetspunt 20 | 40,5    | 35,5    | 32,5     | 23,9     | 35,5 | 48    | 5         | 31    | --             |
| TP20_F | Toetspunt 20 | 50,3    | 35,7    | 32,7     | 24,1     | 35,6 | 48    | 5         | 31    | --             |
| TP21_A | Toetspunt 21 | 8,0     | 35,9    | 33,1     | 27,2     | 36,8 | 48    | 5         | 32    | --             |
| TP21_B | Toetspunt 21 | 14,5    | 34,1    | 31,2     | 24,6     | 34,7 | 48    | 5         | 30    | --             |
| TP21_C | Toetspunt 21 | 21,0    | 33,4    | 30,5     | 22,8     | 33,7 | 48    | 5         | 29    | --             |
| TP21_D | Toetspunt 21 | 30,8    | 34,4    | 31,4     | 22,8     | 34,4 | 48    | 5         | 29    | --             |
| TP21_E | Toetspunt 21 | 40,5    | 35,1    | 32,1     | 23,5     | 35,0 | 48    | 5         | 30    | --             |
| TP21_F | Toetspunt 21 | 50,3    | 35,3    | 32,3     | 23,7     | 35,3 | 48    | 5         | 30    | --             |
| TP22_A | Toetspunt 22 | 8,0     | 58,7    | 56,0     | 50,4     | 59,8 | 48    | 5         | 55    | 7              |
| TP22_B | Toetspunt 22 | 14,5    | 58,8    | 56,0     | 50,4     | 59,8 | 48    | 5         | 55    | 7              |
| TP22_C | Toetspunt 22 | 21,0    | 58,6    | 55,8     | 50,3     | 59,6 | 48    | 5         | 55    | 7              |
| TP22_D | Toetspunt 22 | 30,8    | 58,3    | 55,5     | 49,9     | 59,3 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP22_E | Toetspunt 22 | 40,5    | 57,8    | 55,0     | 49,4     | 58,8 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP22_F | Toetspunt 22 | 50,3    | 57,2    | 54,5     | 48,9     | 58,3 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP23_A | Toetspunt 23 | 8,0     | 60,0    | 57,2     | 51,6     | 61,0 | 48    | 5         | 56    | 8              |
| TP23_B | Toetspunt 23 | 14,5    | 59,8    | 57,0     | 51,5     | 60,9 | 48    | 5         | 56    | 8              |
| TP23_C | Toetspunt 23 | 21,0    | 59,6    | 56,8     | 51,3     | 60,6 | 48    | 5         | 56    | 8              |
| TP23_D | Toetspunt 23 | 30,8    | 59,1    | 56,3     | 50,7     | 60,1 | 48    | 5         | 55    | 7              |
| TP23_E | Toetspunt 23 | 40,5    | 58,4    | 55,6     | 50,1     | 59,4 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP23_F | Toetspunt 23 | 50,3    | 57,8    | 55,0     | 49,5     | 58,8 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP24_A | Toetspunt 24 | 8,0     | 63,2    | 60,4     | 54,9     | 64,3 | 48    | 5         | 59    | 11             |
| TP24_B | Toetspunt 24 | 14,5    | 63,1    | 60,3     | 54,7     | 64,1 | 48    | 5         | 59    | 11             |
| TP24_C | Toetspunt 24 | 21,0    | 62,8    | 60,0     | 54,4     | 63,8 | 48    | 5         | 59    | 11             |
| TP24_D | Toetspunt 24 | 30,8    | 62,1    | 59,3     | 53,8     | 63,2 | 48    | 5         | 58    | 10             |
| TP24_E | Toetspunt 24 | 40,5    | 61,4    | 58,6     | 53,1     | 62,4 | 48    | 5         | 57    | 9              |
| TP24_F | Toetspunt 24 | 50,3    | 60,7    | 57,9     | 52,4     | 61,7 | 48    | 5         | 57    | 9              |
| TP25_A | Toetspunt 25 | 8,0     | 62,8    | 60,0     | 54,5     | 63,9 | 48    | 5         | 59    | 11             |
| TP25_B | Toetspunt 25 | 14,5    | 62,7    | 59,9     | 54,4     | 63,7 | 48    | 5         | 59    | 11             |
| TP25_C | Toetspunt 25 | 21,0    | 62,4    | 59,6     | 54,1     | 63,4 | 48    | 5         | 58    | 10             |
| TP25_D | Toetspunt 25 | 30,8    | 61,8    | 59,0     | 53,5     | 62,8 | 48    | 5         | 58    | 10             |
| TP25_E | Toetspunt 25 | 40,5    | 61,1    | 58,3     | 52,8     | 62,1 | 48    | 5         | 57    | 9              |
| TP25_F | Toetspunt 25 | 50,3    | 60,4    | 57,6     | 52,1     | 61,5 | 48    | 5         | 57    | 9              |

## RESULTATEN EN TOETSING

Tabel 4-1 vervolg: Optredende geluidsbelastingen wegverkeer Bovenkerkerweg.

| Naam   | Omschrijving | Hoogte* | Dag dB | Avond dB | Nacht dB | Lden | Toets | Art. 110g | Loptr | Overschrijding |
|--------|--------------|---------|--------|----------|----------|------|-------|-----------|-------|----------------|
| TP26_A | Toetspunt 26 | 8,0     | --     | --       | --       | --   | 48    | 5         | --    | --             |
| TP26_B | Toetspunt 26 | 14,5    | --     | --       | --       | --   | 48    | 5         | --    | --             |
| TP26_C | Toetspunt 26 | 21,0    | 58,1   | 55,3     | 49,8     | 59,1 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP26_D | Toetspunt 26 | 30,8    | 57,7   | 54,9     | 49,3     | 58,7 | 48    | 5         | 54    | 6              |
| TP26_E | Toetspunt 26 | 40,5    | 57,2   | 54,4     | 48,8     | 58,2 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP26_F | Toetspunt 26 | 50,3    | 56,6   | 53,8     | 48,3     | 57,6 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP27_A | Toetspunt 27 | 8,0     | --     | --       | --       | --   | 48    | 5         | --    | --             |
| TP27_B | Toetspunt 27 | 14,5    | --     | --       | --       | --   | 48    | 5         | --    | --             |
| TP27_C | Toetspunt 27 | 21,0    | 55,4   | 52,6     | 47,0     | 56,4 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP27_D | Toetspunt 27 | 30,8    | 56,7   | 53,9     | 48,4     | 57,8 | 48    | 5         | 53    | 5              |
| TP27_E | Toetspunt 27 | 40,5    | 56,4   | 53,6     | 48,0     | 57,4 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP27_F | Toetspunt 27 | 50,3    | 55,9   | 53,1     | 47,5     | 56,9 | 48    | 5         | 52    | 4              |
| TP31_A | Toetspunt 31 | 5,5     | 52,0   | 49,1     | 42,0     | 52,4 | 48    | 5         | 47    | --             |
| TP31_B | Toetspunt 31 | 8,5     | 52,3   | 49,4     | 42,5     | 52,8 | 48    | 5         | 48    | --             |
| TP31_C | Toetspunt 31 | 11,5    | 52,6   | 49,7     | 43,0     | 53,1 | 48    | 5         | 48    | 0              |
| TP32_A | Toetspunt 32 | 5,5     | 52,8   | 49,8     | 42,5     | 53,1 | 48    | 5         | 48    | 0              |
| TP32_B | Toetspunt 32 | 8,5     | 52,9   | 49,9     | 42,8     | 53,3 | 48    | 5         | 48    | 0              |
| TP32_C | Toetspunt 32 | 11,5    | 53,0   | 50,1     | 43,2     | 53,5 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP33_A | Toetspunt 33 | 5,5     | 54,1   | 51,1     | 43,7     | 54,4 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP33_B | Toetspunt 33 | 8,5     | 53,9   | 51,0     | 43,7     | 54,3 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP33_C | Toetspunt 33 | 11,5    | 53,9   | 51,0     | 43,9     | 54,3 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP34_A | Toetspunt 34 | 5,5     | 54,8   | 51,9     | 44,4     | 55,1 | 48    | 5         | 50    | 2              |
| TP34_B | Toetspunt 34 | 8,5     | 54,7   | 51,8     | 44,6     | 55,1 | 48    | 5         | 50    | 2              |
| TP34_C | Toetspunt 34 | 11,5    | 54,6   | 51,7     | 44,6     | 55,0 | 48    | 5         | 50    | 2              |
| TP35_A | Toetspunt 35 | 5,5     | 55,3   | 52,4     | 45,0     | 55,6 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP35_B | Toetspunt 35 | 8,5     | 55,2   | 52,3     | 45,1     | 55,6 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP35_C | Toetspunt 35 | 11,5    | 55,1   | 52,1     | 45,2     | 55,5 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP36_A | Toetspunt 36 | 5,5     | 55,5   | 52,6     | 45,3     | 55,9 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP36_B | Toetspunt 36 | 8,5     | 55,5   | 52,6     | 45,6     | 56,0 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP36_C | Toetspunt 36 | 11,5    | 55,4   | 52,5     | 45,6     | 55,9 | 48    | 5         | 51    | 3              |
| TP37_A | Toetspunt 37 | 5,5     | 52,9   | 50,0     | 43,6     | 53,5 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP37_B | Toetspunt 37 | 8,5     | 53,4   | 50,5     | 44,2     | 54,1 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP37_C | Toetspunt 37 | 11,5    | 53,6   | 50,7     | 44,5     | 54,3 | 48    | 5         | 49    | 1              |
| TP38_A | Toetspunt 38 | 5,5     | 45,1   | 42,3     | 36,8     | 46,1 | 48    | 5         | 41    | --             |
| TP38_B | Toetspunt 38 | 8,5     | 46,2   | 43,4     | 37,8     | 47,2 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP38_C | Toetspunt 38 | 11,5    | 46,1   | 43,3     | 37,7     | 47,1 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP39_A | Toetspunt 39 | 5,5     | 46,0   | 43,2     | 37,6     | 47,0 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP39_B | Toetspunt 39 | 8,5     | 47,0   | 44,2     | 38,7     | 48,0 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP39_C | Toetspunt 39 | 11,5    | 46,5   | 43,7     | 38,2     | 47,5 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP40_B | Toetspunt 40 | 5,5     | 45,8   | 43,1     | 37,5     | 46,9 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP40_C | Toetspunt 40 | 8,5     | 47,0   | 44,2     | 38,7     | 48,0 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP40_D | Toetspunt 40 | 11,5    | 46,8   | 44,0     | 38,4     | 47,8 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP41_B | Toetspunt 41 | 5,5     | 45,8   | 43,0     | 37,5     | 46,8 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP41_C | Toetspunt 41 | 8,5     | 46,8   | 44,1     | 38,5     | 47,9 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP41_D | Toetspunt 41 | 11,5    | 47,1   | 44,3     | 38,7     | 48,1 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP42_B | Toetspunt 42 | 5,5     | 45,5   | 42,8     | 37,2     | 46,6 | 48    | 5         | 42    | --             |
| TP42_C | Toetspunt 42 | 8,5     | 46,9   | 44,1     | 38,5     | 47,9 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP42_D | Toetspunt 42 | 11,5    | 47,2   | 44,4     | 38,8     | 48,2 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP43_B | Toetspunt 43 | 5,5     | 45,3   | 42,5     | 37,0     | 46,3 | 48    | 5         | 41    | --             |
| TP43_C | Toetspunt 43 | 8,5     | 46,8   | 44,0     | 38,5     | 47,8 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP43_D | Toetspunt 43 | 11,5    | 47,3   | 44,5     | 39,0     | 48,4 | 48    | 5         | 43    | --             |
| TP44_A | Toetspunt 44 | 5,5     | 44,8   | 41,9     | 35,4     | 45,4 | 48    | 5         | 40    | --             |
| TP44_B | Toetspunt 44 | 8,5     | 45,3   | 42,4     | 36,0     | 46,0 | 48    | 5         | 41    | --             |
| TP44_C | Toetspunt 44 | 11,5    | 45,8   | 42,9     | 36,6     | 46,5 | 48    | 5         | 42    | --             |

OPM. In de bovenstaande tabellen is onder de tabelkop 'Loptr' 'Lden inclusief aftrek artikel 110g weergegeven.

In de bovenstaande overzichten is voor de weg, conform het gestelde in artikel 110-g van de Wet geluidhinder,  $L_{den}$  met 5 dB gecorrigeerd voor wegen met een maximumsnelheid van minder dan 70 km/uur. Voor een goede ruimtelijke inpassing zijn de wegen met een 30 km/uur regime tevens in het akoestisch onderzoek meegenomen. De geluidsbelastingen ten gevolge van deze wegen behoeven volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst aan de gestelde grenswaarde. Opgemerkt dient te worden dat de geluidsbelastingen als gevolg van het wegverkeer over Hugo de Vriesweg, Zilvereschoonlaan en de Guldenroedelaan (30 km-wegen) maximaal 36 dB bedragen. Deze kunnen derhalve als akoestisch niet-relevant worden aangemerkt.

## 5. Te treffen maatregelen

### 5.1 Algemeen

Bij overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient onderzocht te worden of de geluidbelasting door middel van een goede ruimtelijke inpassing, maatregelen aan de bron en/of in de overdracht verlaagd kan worden tot de voorkeursgrenswaarden. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de Bovenkerkerweg zorgt voor een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voor de overige zoneplichtige wegen is er geen sprake van een overschrijding van deze grenswaarde.

Bij het treffen van maatregelen geldt conform het gemeentelijke geluidbeleid een voorkeursvolgorde van [1] een goede ruimtelijke inpassing, [2] bronmaatregelen, [3] overdrachtsmaatregelen en [4] maatregelen ter plaatse van de ontvanger.

### 5.2 Ruimtelijke inpassing

Aan de inpassing van de in het onderzoek opgenomen woongebouwen ligt een ruimtelijke omgevingsvisie ten grondslag. Hierbij zijn naast wonen, ook overige in de directe omgeving geprojecteerde functies ingepast.

### 5.3 Bronmaatregelen

Omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde, dienen er geluid beperkende maatregelen te worden onderzocht. Allereerst kan gedacht worden aan bronmaatregelen (b.v. het verminderen van de verkeersintensiteit op de betreffende weg, het verlagen van de rijsnelheid, stiller wegdek, wijziging vormgeving).

Naar verwachting zullen de verkeersintensiteiten in de toekomst niet verminderen en tevens zal het verlagen van de rijsnelheid niet aan de orde zijn. Als bronmaatregel kan een ander type wegverharding worden toegepast. Met deze bronmaatregel is het mogelijk om, uitgaande van tweelaags fijn ZOAB in plaats van een referentiewegdek, de optredende geluidbelasting met circa 1 tot maximaal 4 dB te verlagen [Zie in bijlage VIII opgenomen resultaatuitdraai]. Dit zou echter betekenen dat niet ter plaatse van alle rekenpunten de geluidbelasting verlaagd kan worden tot de voorkeursgrenswaarde.

Tevens kan worden gesteld dat het vervangen van het huidige wegdek op de Bovenkerkerweg door een stiller wegdektype, gezien het relatief beperkte aantal nieuwe woonfuncties, de financiële haalbaarheid van de voorgenomen plannen sterk onder druk komt te staan. Het zal mogelijk ook consequenties hebben voor de exploitatiekosten voor het wegbeheer [de levensduur van deze stillere wegdekken is naar verwachting korter, dus zal eerder aan vervanging toe zijn].

Op basis van het bovenstaande kan ons inziens worden gesteld dat het toepassen van bronmaatregelen in het onderhavige geval niet realiseerbaar en doeltreffend is. Het toepassen van deze maatregelen stuit met name op financiële bezwaren.

#### 5.4 Overdrachtsmaatregelen

Als overdrachtsmaatregel kan een geluidsscherm worden toegepast. Het scherm is het meest effectief indien dit zo dicht mogelijk langs de betreffende weg wordt geplaatst en voldoende hoogte heeft om alle verdiepingen af te kunnen schermen. Opgemerkt dient te worden dat de afschermende maatregelen in dit geval een behoorlijke hoogte dienen te hebben, wil op de bovenste verdieping voldoende afschermen.

Buiten het feit dat er ter plaatse van de weg geen plaats is om overdrachtsmaatregelen in de vorm van schermen of wallen toe te passen, is dit in een binnenstedelijke situatie vanuit verkeers- en stedenbouwkundig oogpunt in de regel ongewenst. Tevens kan nog worden gesteld dat gezien de relatief beperkte omvang van de geprojecteerde bouwplannen, de financiële consequenties hiervan de haalbaarheid van het gehele project mogelijk in gevaar kan brengen.

Op basis van het bovenstaande kan ons inziens worden gesteld dat het toepassen van overdrachtsmaatregelen in het onderhavige geval niet realiseerbaar en doeltreffend is. Het toepassen van deze maatregelen stuit met name op stedenbouwkundige en financiële bezwaren.

#### 5.5 Maatregelen bij de ontvanger

Voorgaand is reeds aangegeven dat ter plaatse van een aantal geluidsgevoelige bestemmingen de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeerlawaai wordt overschreden. Om financiële en stedenbouwkundige redenen kunnen geen bron- of overdrachtsmaatregelen worden getroffen. Nagegaan dient derhalve te worden in hoeverre het mogelijk is de geprojecteerde plannen uit te kunnen voeren, door het treffen van voorzieningen ter plaatse van de ontvangerpunten.

Nagegaan dient te worden in hoeverre het mogelijk is om bij de gemeente Amstelveen voor de betreffende geluidsgevoelige bestemmingen een hogere waarden aan te vragen. Om medewerking te kunnen verlenen aan het opstarten van een dergelijke procedure, zal de gemeente Amstelveen na gaan in hoeverre een dergelijk verzoek aan de door de gemeente Amstelveen vastgestelde Geluidbeleid voldoet.

##### 5.5.1 geluidbeleid gemeente Amstelveen

Het van toepassing zijnde geluidbeleid ten aanzien van de vaststelling van Hogere waarden, is vastgelegd in de Deelnota Hogere waarden d.d. 20 maart 2007 van de Regio Amstelland-Meerlanden (waarvan de gemeente Amstelveen deel uit maakt). In deze beleidsnotitie worden ontheffingsvoorwaarden gegeven voor het verlenen van hogere waarden. Als relevante voorwaarden voor het verlenen van hogere waarden gelden onder meer een onderzoeksplicht, een motiveringsplicht, cumulatie en compensatie. Deze voorwaarden houden (in het kort) het volgende in:

- *onderzoeksplicht*: Alle alternatieven om aan de voorkeursgrenswaarde te kunnen voldoen dienen te zijn onderzocht. Hierbij kan worden gedacht aan het verlagen van de maximumsnelheid, de toepassing van 'stil' asfalt en geluidschermen;
- *motiveringsplicht en cumulatie*: er dient gemotiveerd te worden waarom het noodzakelijk is om een hogere waarde vast te stellen. Alvorens een hogere waarde kan worden vastgesteld dient tevens, indien een voor geluid gevoelig gebouw is gelegen binnen de zone van meerdere geluidbronnen, de gecumuleerde geluidbelasting te worden beoordeeld.
- *compensatie*: In de beleidsnota wordt aangegeven dat compenserende factoren zoals een geluidluwe gevel een rol spelen bij deze beoordeling, echter deze factoren zijn niet als 'eisen' in de nota opgenomen.

## TE TREFFEN MAATREGELEN

Het voorliggende akoestische onderzoek is opgesteld aan de hand van door de gemeente Amstelveen beschikbaar gestelde vekeersintensiteiten en wegdektypen. Dit betekent dat bij de berekeningen de uitgangspunten (qua snelheid, asfalt etc.) van de ter beschikking gestelde situatie is gehanteerd.

De regio Amstelland – de Meerlanden hanteert een toetsingskader dat aansluit bij het voorkeursprincipe voor geluidreducerende maatregelen uit de Wet geluidhinder. Te weten: [2] bronmaatregelen, [3] overdrachtsmaatregelen en [4] maatregelen bij de ontvanger. Aanvullend op dit algemene toetsingskader wil de regio de meerwaarde van de Stad en Milieubenadering in het regionale toetsingskader opnemen. De Stad- en Milieubenadering staat voor een *integrale benadering van milieu en ruimtelijke ordening* in de ruimtelijke planvorming. Dit houdt in dat een [1] goede ruimtelijke inpassing mede centraal staat bij de beoordeling of medewerking kan worden verleend aan het verlenen van een hogere waarde. De meerwaarde van deze benadering is zuiniger en doelmatiger ruimtegebruik en een betere leefomgevingskwaliteit.

Het toetsingskader moet de motivering leveren om een hogere waarde vast te stellen die afwijkt van het heersende geluidsniveau. Daarbij is van belang dat elk bovengenoemd element, genoemd onder punt 1 tot en met punt 4, is onderzocht en is overwogen. Pas als alle elementen uit het toetsingskader zijn onderzocht en overwogen kan op grond van de twee beoordelingscriteria uit de Wet geluidhinder worden besloten of een hogere waarde wordt vastgesteld.

De beoordelingscriteria zijn:

- de mogelijk te treffen maatregelen zijn onvoldoende doeltreffend én hebben niet tot gevolg dat de geluidsbelasting wordt gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde;
- de mogelijk te treffen maatregelen ondervinden overwegende bezwaren.

Uit het toetsingskader van de gemeente (Regio) moet duidelijk worden welke maatregelen zijn overwogen en wat eventuele bezwaren zijn. De resultaten van het toetsingskader geeft de argumenten voor de overwegende bezwaren van maatregelen en de motivatie voor het vaststellen van een hogere waarde.

Uit de beoordeling van de ruimtelijke inpassing [1] blijkt dat de hierbij onderzochte woongebouwen in een hiervoor uitgewerkte omgevingsvisie past. Tevens blijkt dat het treffen van bronmaatregelen [2] niet dermate doeltreffend is dat de optredende geluidbelastingen worden gereduceerd tot onder de voorkeursgrenswaarde. Uit een nader uitgewerkte motivatie blijkt verder dat ook het aanbrengen van voorzieningen in de overdracht [3] middels het aanbrengen van aanvullende afschermingen, niet het gewenste resultaat genereert. Blijft over het aanbrengen van mogelijke voorzieningen bij de ontvanger [4].

Alvorens er kan worden nagegaan of middels het aanbrengen van voorzieningen bij de ontvanger realisatie van de geprojecteerde woonbebouwing alsnog mogelijk is, dient te worden nagegaan of de geprojecteerde plannen passen binnen het vastgestelde gemeentelijke geluidbeleid van de gemeente Amstelveen. Om dit na te kunnen gaan, dient in eerste instantie de gesommeerde geluidbelasting op de diverse ontvangerpunten te worden bepaald. Dit geldt zowel voor de optredende geluidbelasting afkomstig van alle in de directe omgeving van het plangebied gelegen wegen, alsmede afkomstig van het direct aan het plangebied grenzende tenniscomplex.

### 5.5.2 gesommeerde geluidbelasting

In deze paragraaf wordt de gesommeerde geluidbelasting ten gevolge van alle voor de geprojecteerde gebouwen van belang zijnde wegen gepresenteerd. Bij het bepalen van de

## TE TREFFEN MAATREGELEN

gesommeerde geluidbelasting dient geen aftrek conform artikel 110g Wgh te worden toegepast.

In Bijlage VIII is per ontvangerpunt de hoogst optredende geluidbelasting weergegeven afkomstig van het gesommeerde wegverkeer. Inclusief de 30-kilometer per uur wegen.

In het geluidbeleid van de gemeente Amstelveen wordt gesteld dat: *“Bij deze beoordeling wordt ten hoogste een gecumuleerde geluidsbelasting geaccepteerd van de maximaal te verlenen hogere waarde +3 dB.”* Dit betekent dat in voorliggende situatie de gesommeerde geluidbelasting ten hoogste 66 dB  $L_{den}$  (63 dB exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh +3 dB) mag bedragen.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient te worden aangetoond dat de karakteristieke geluidswering van de gevels ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten voldoen aan de eisen uit artikel 3.1 van Bouwbesluit. Met betrekking tot de minimale geluidswering zijn in dit artikel onder andere de volgende eisen opgenomen:

- het maximaal toegestane geluidsniveau in een verblijfsgebied van een geluidsgevoelige bestemming is ten gevolge van wegverkeer 33 dB;
- de minimaal vereiste geluidwerende kwaliteit van de gevels dient 20 dB te bedragen.

Uit de cumulatieve resultaten opgenomen in bijlage VIII kan worden geconcludeerd dat de maximaal optredende geluidbelasting exclusief aftrek ex. Artikel 110g Wgh, 64 dB bedraagt. De maximale grenswaarde uit het geluidbeleid van de gemeente Amstelveen, gecumuleerde geluidbelasting van 66 dB  $L_{den}$ , wordt derhalve niet overschreden. Tot slot kan in het kader van het Bouwbesluit (zie paragraaf 2.4) gesteld worden, dat op basis van de gesommeerde geluidbelasting in bijlage VIII, de karakteristieke geluidswering van de gevel (GA;k) op de hoogst geluidbelaste voor geluid gevoelige bebouwing ten minste 31 dB dient te bedragen.

Bij de nadere invulling van de bouwvolumes, dient conform het gemeentelijke beleid rekening te worden gehouden met de situering van ten minste 1 verblijfsruimte per woning of appartement tegen de geluidluwe gevel. De minst geluid belaste gevels zijn te herleiden uit de in de gecumuleerde geluidbelastingen zoals deze zijn opgenomen in tabel VIII

## 6. Conclusie en aanbevelingen

### 6.1 Algemeen

In opdracht van Buro Stedenbouw is door ANCOOR een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ten gevolge van het wegverkeerslawaai op de gevels van nieuw te bouwen geluidsgevoelige ruimten gelegen binnen het plangebied in de omgeving van de Bovenkerkerweg te Amstelveen. Het onderzoek is noodzakelijk omdat de locatie is gelegen binnen de geluidzone van de Bovenkerkerweg, de Nesslerlaan, de Burgemeester Wiegelweg en de Hammerskjöldsingel. Voor een goede ruimtelijke inpassing zijn de wegen met een 30 km/uur regime (de Hugo de Vriesweg, de Zilverschoonlaan en de Guldenroedelaan) tevens in het akoestisch onderzoek meegenomen.

### 6.2 Conclusie

De te verwachten geluidsbelastingen [ $L_{den}$ ] vanwege het wegverkeer op de Bovenkerkerweg op de gevels van de binnen het plangebied geprojecteerde geluidsgevoelige ruimten bedraagt maximaal 59 dB. Hierin is de 5 dB aftrek ex artikel 110g Wet geluidhinder voor wegen waarop de snelheid van lichte voertuigen minder dan 70 km/uur bedraagt, reeds verdisconteerd. De geluidsbelastingen op een aantal beoordelingspunten overschrijden de toelaatbare grenswaarde van 48 dB [ $L_{den}$ ]. De maximaal vast te stellen hogere waarde bedraagt 64 dB als gevolg van de cumulatieve geluidbelasting exclusief aftrek Wgh.

De voorkeursgrenswaarde wordt ten gevolge van het wegverkeer op de overige nabij gelegen zoneplichtige wegen (de Nesslerlaan, de Burgemeester Wiegelweg en de Hammerskjöldsingel) niet overschreden. Deze wegen vormen volgens de Wet geluidhinder derhalve geen belemmering voor de realisatie van het bouwplan. De geluidsbelastingen ten gevolge van de 30 km-wegen is aan te merken als akoestisch niet relevant voor de geprojecteerde ontwikkeling.

Omdat de optredende gevelbelastingen ten gevolge van het wegverkeer niet allemaal voldoen aan de voorkeurswaarde, is onderzocht welke maatregelen er mogelijk zijn om de optredende geluidsbelastingen op de geprojecteerde nieuwbouw terug te brengen tot een waarde die lager of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Maatregelen aan de bron (stiller asfalt) en overdrachtswegen (schermen) worden onvoldoende doeltreffend geacht om de geluidbelasting op de gevels terug te dringen tot onder de voorkeursgrenswaarde. Daarnaast stuit de toepassing van schermen op bezwaren van onder andere verkeerskundige aard. De ruimtelijke inpassing van de woongebouwen dient zodanig te zijn dat zo veel mogelijk wooneenheden ten minste één verblijfsruimte hebben met een geluidluwe gevel.

Op basis van het bovenstaande wordt voorgesteld om, zodra de definitieve uitwerking van de geprojecteerde bouwplannen beschikbaar is, middels het opstarten van een hogere waarde-procedure (ontheftingsprocedure ex artikel 76a Wet geluidhinder) voor de geprojecteerde nieuwe geluidsgevoelige ruimten, na te gaan of hiervoor ontheffing zou kunnen worden verleend. Het betreft hier geluidbelastingen tot maximaal  $L_{den} = 59$  dB (inclusief aftrek, artikel 110g Wgh). De berekende geluidbelasting op de geprojecteerde woongebouwen valt derhalve binnen de bandbreedte van de (volgens de Wgh) mogelijk te

## CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

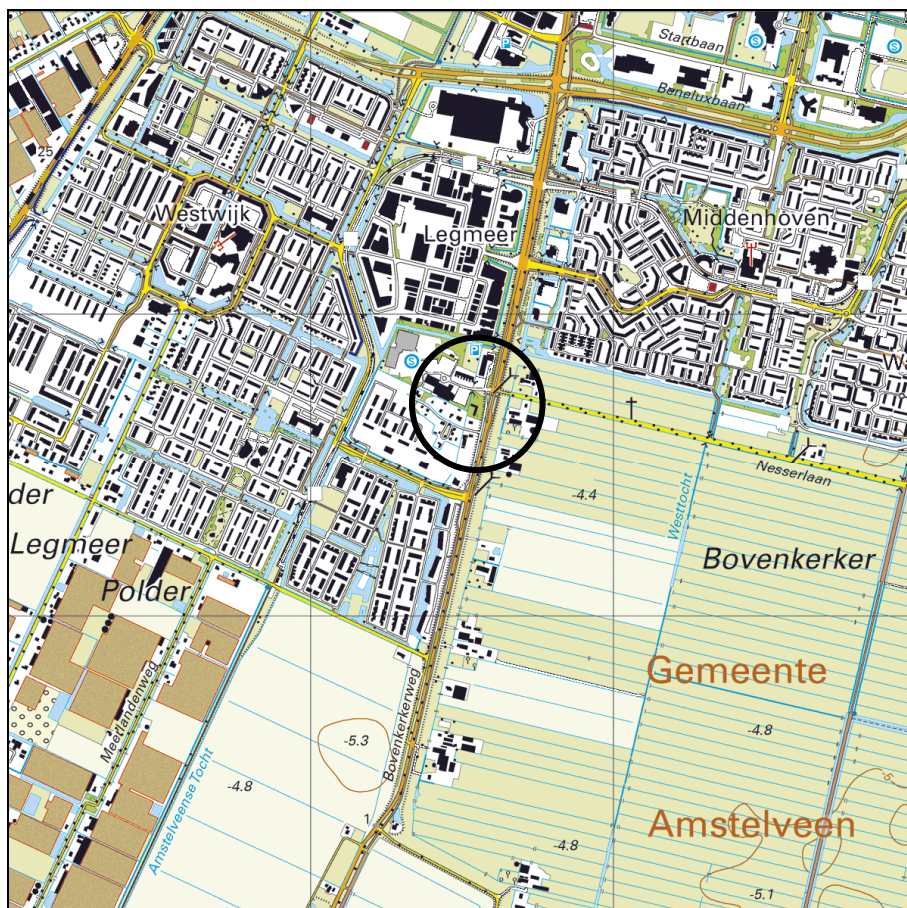
verlenen hogere waarde van 49 tot en met 63 dB  $L_{den}$  (inclusief aftrek, artikel 110g Wgh). Dit betekent dat conform de Deelnota Hogere Waarden d.d. 20 maart 2007 van de Regio Amstelland-Meerlanden de gesommeerde geluidbelasting van maximaal 64 dB (welke ten hoogste 66 dB mag bedragen) geen belemmering vormt om de aan te vragen hogere waarden in de beoordeling op te nemen.

### 6.3 Aanbeveling

Indien de geluidbelastingen niet tot de voorkeurswaarde kunnen worden verlaagd en er hogere geluidwaarden moeten worden vastgesteld, zoals in het onderhavige geval, dan dient bij de aanvraag omgevingsvergunning een aanvullend akoestisch onderzoek naar de geluidwerende kwaliteit van de gevels te worden toegevoegd waarop een hogere grenswaarde is vastgesteld. Hierbij dient te worden aangetoond dat de karakteristieke geluidswering  $G_{a,k}$  van de uitwendige scheidingsconstructies (gevels en daken) ter plaatse van geluidsgevoelige ruimten voldoet aan de hiervoor gestelde grenswaarden uit het Bouwbesluit. De geluidswering van deze uitwendige scheidingsconstructies dienen ten minste gelijk te zijn aan het verschil tussen de cumulatieve geluidsbelasting zoals opgenomen in bijlage VIII op de gevels en de grenswaarde voor het geluidsniveau in geluidsgevoelige ruimten van 33 dB, zoals vermeld in afd. 3.1 van het Bouwbesluit. De karakteristieke geluidswering  $G_{a,k}$  dient in alle situaties ten minste 20 dB te bedragen.

Aanbevolen wordt om bij het definitief maken van het ontwerp er zorg voor te dragen dat er per appartement ten minste een verblijfsruimte tegen de geluidluwe gevel wordt gesitueerd.

## BIJLAGE I



Legenda:

○ = onderzoekslocatie

deze tekening is noordgericht

Projectnr. : 25012  
 schaal : 1 : 25.000  
 bijlage : Ia

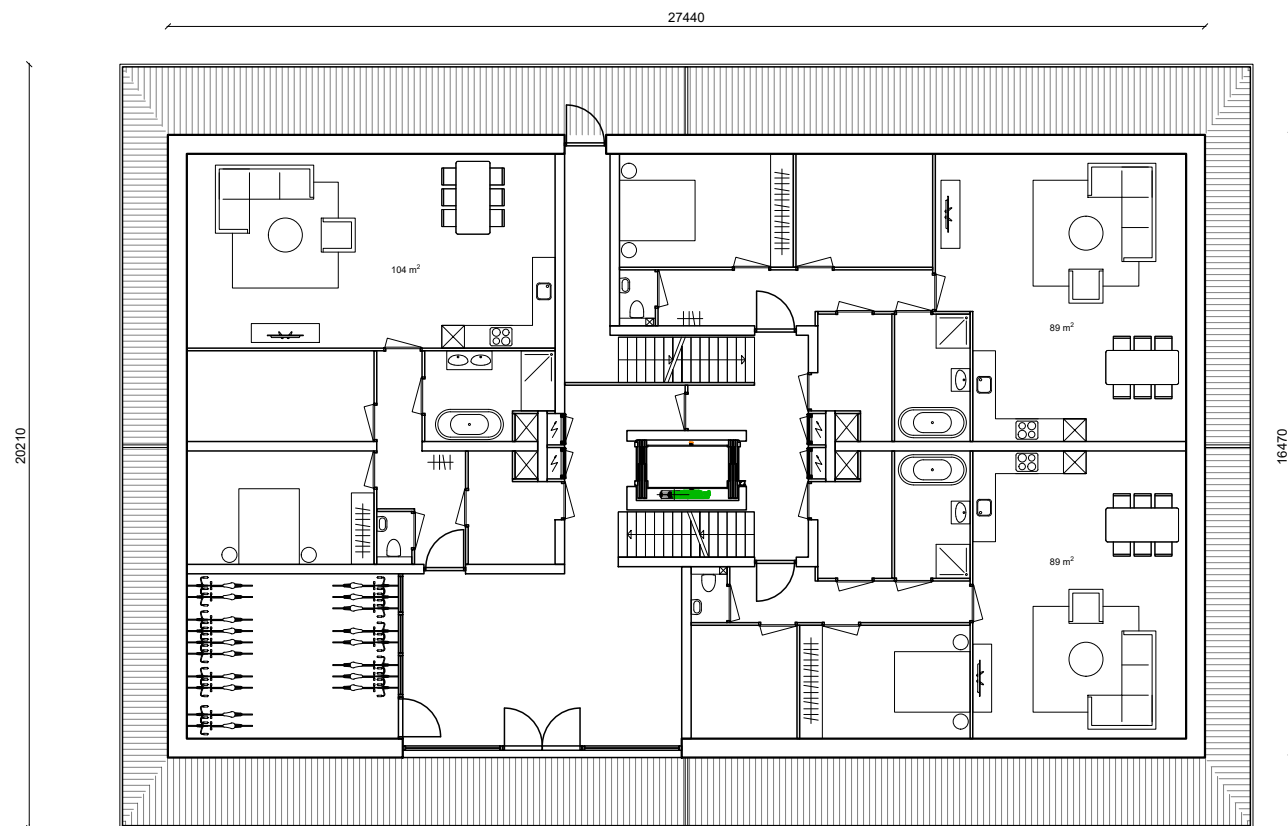
**Regionale situering**  
**Omgeving Ontwikkelingslocatie Bovenkerkerweg**  
**Amstelveen**

**ancoor**  
 AKOESTIEK EN MILIEU

# 87 Appartemenen

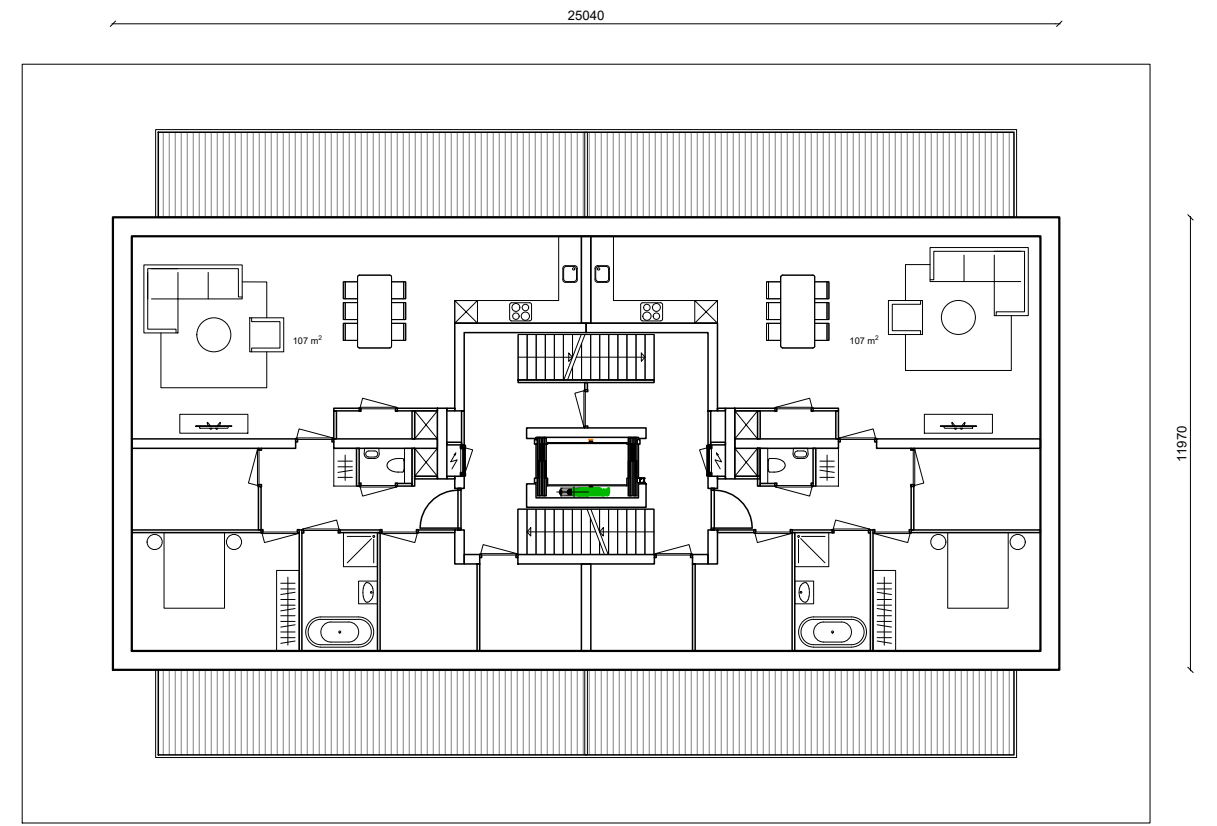


## BIJLAGE II

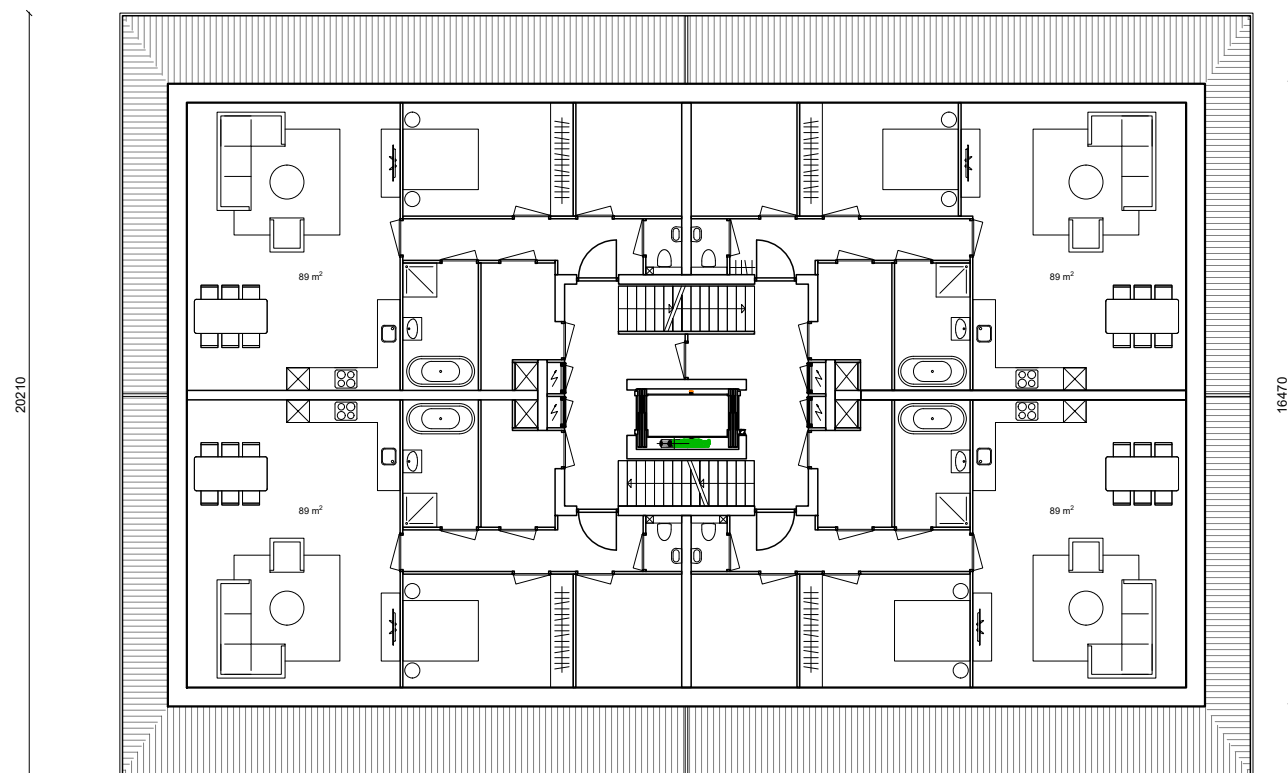


Begane grond

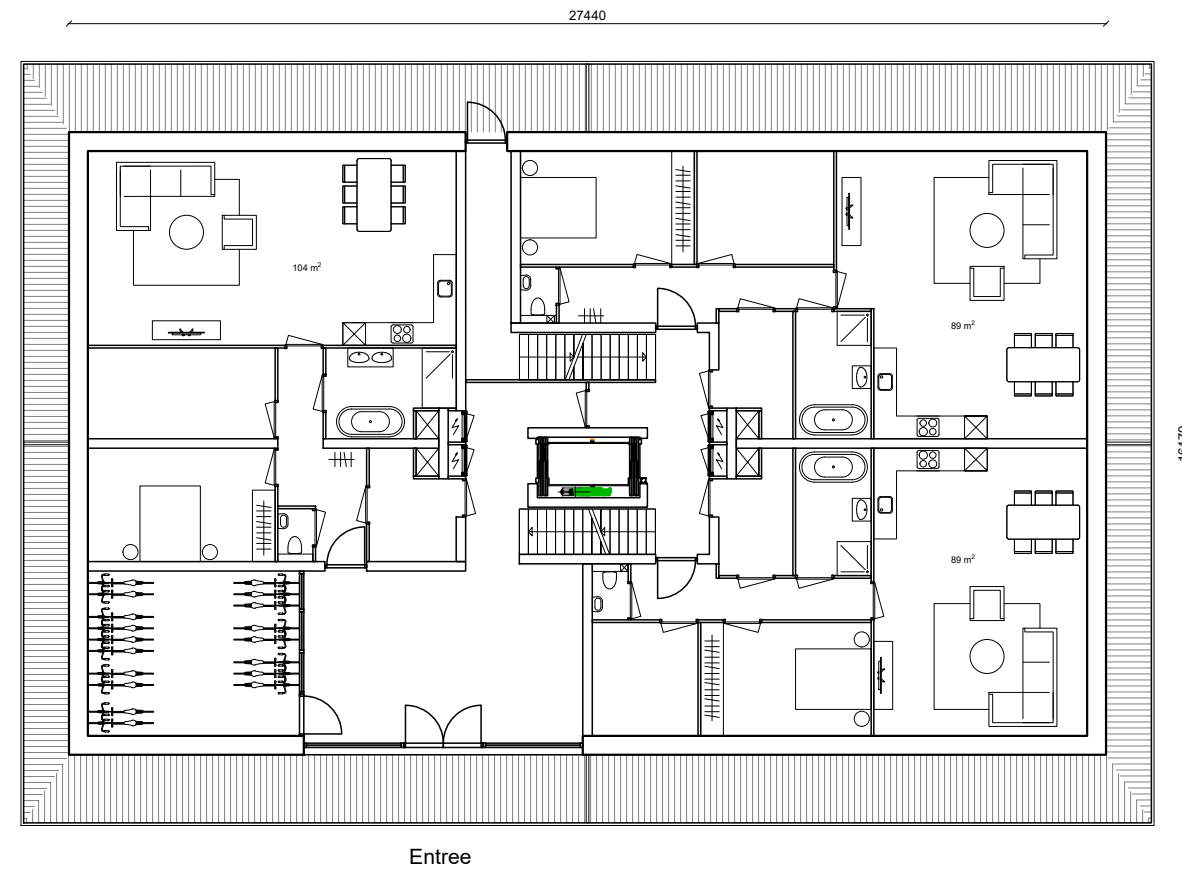
Entree



4e Verdieping



1e - 3e Verdieping



17 appartementen

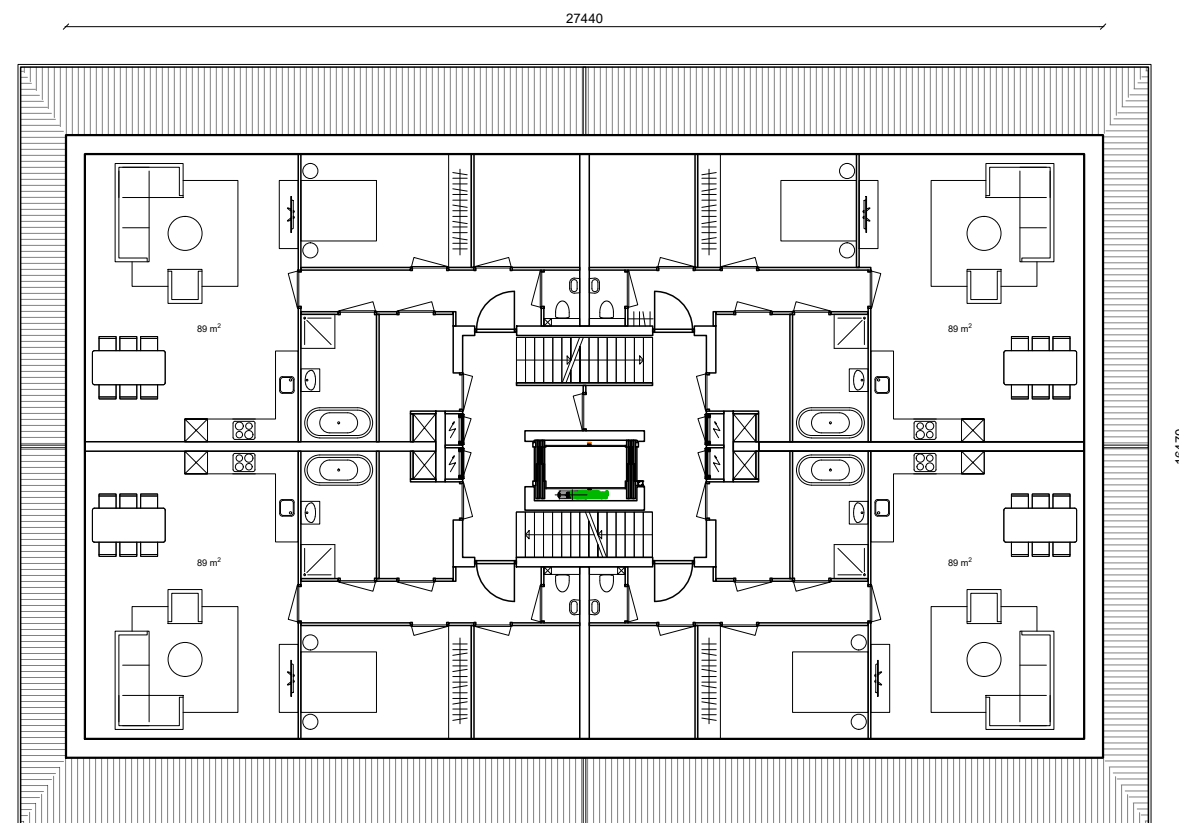
0149 Bovenkerkerweg te Amstelveen

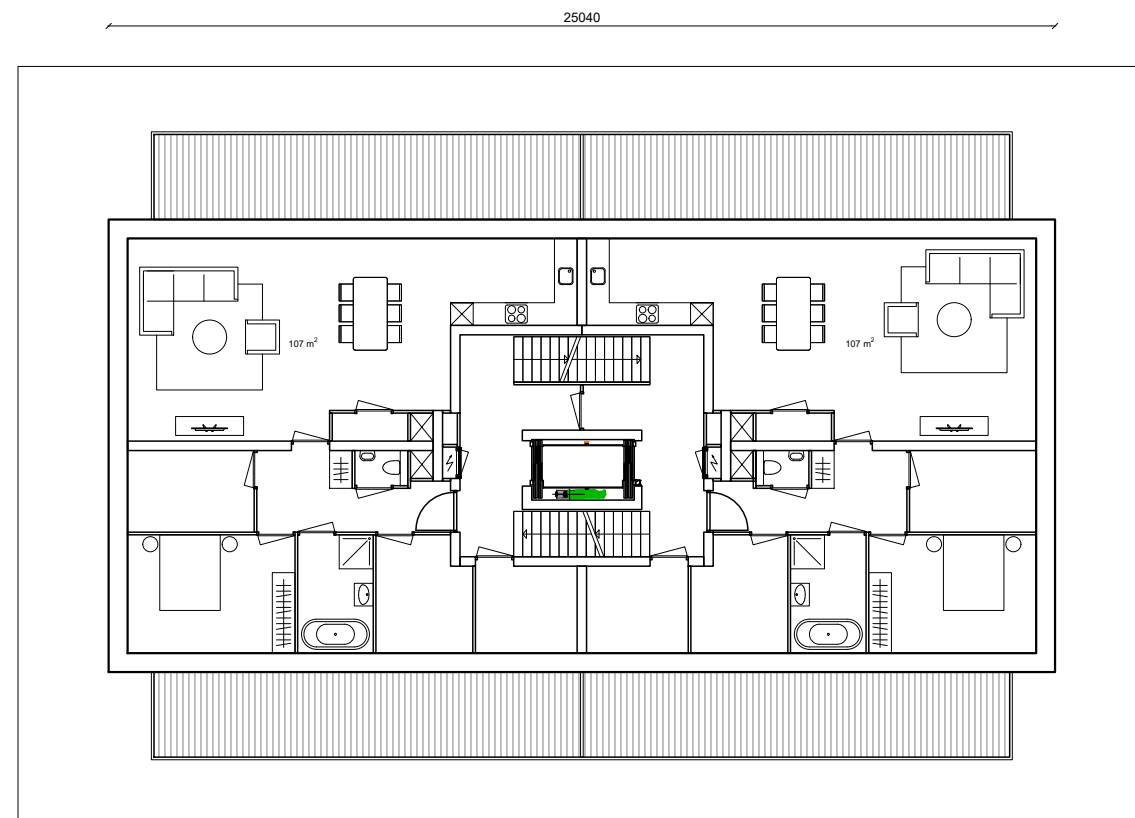
Begane grond

1:200

08-03-2017

**JUST**  
ARCHITECTS

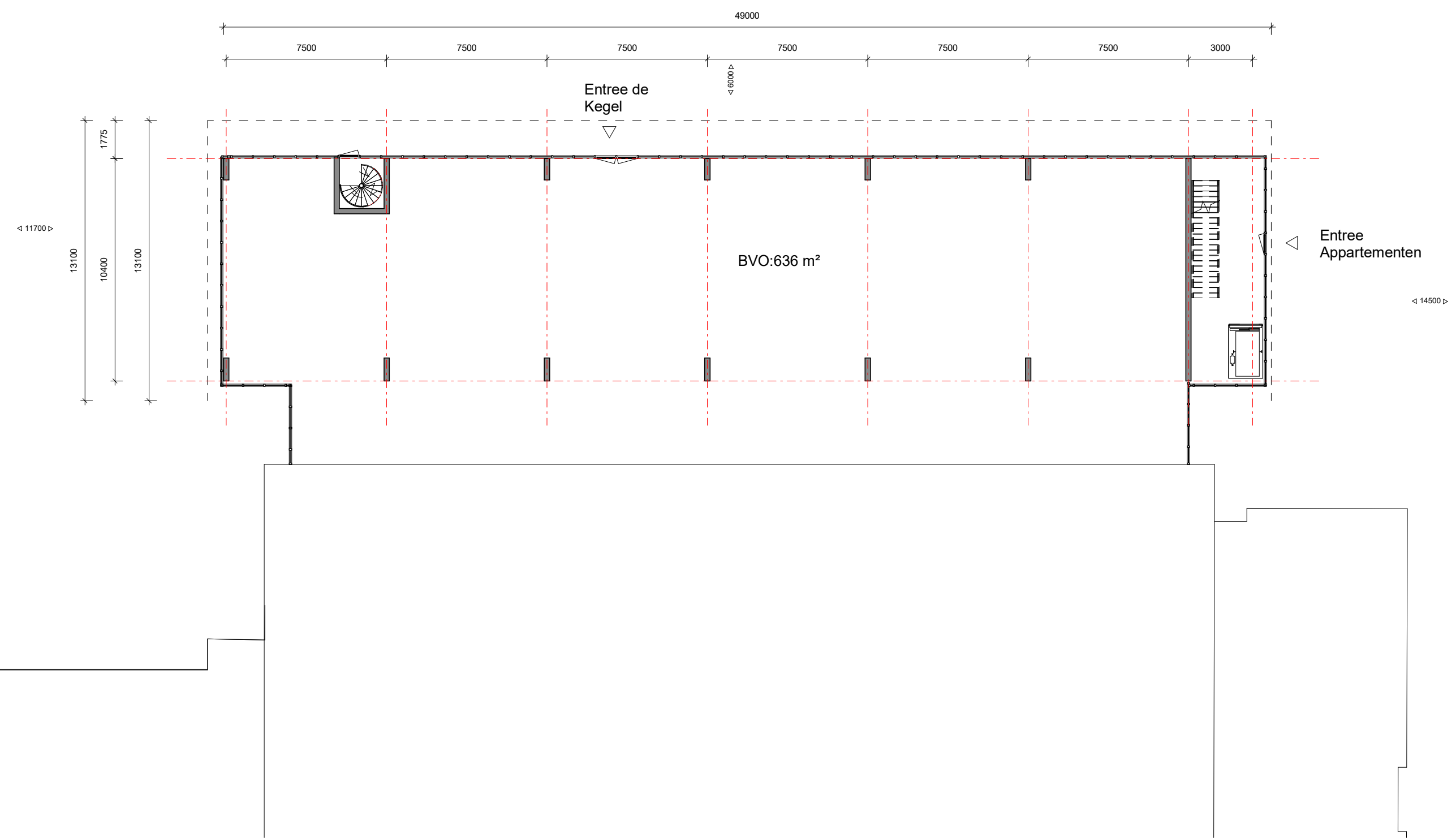




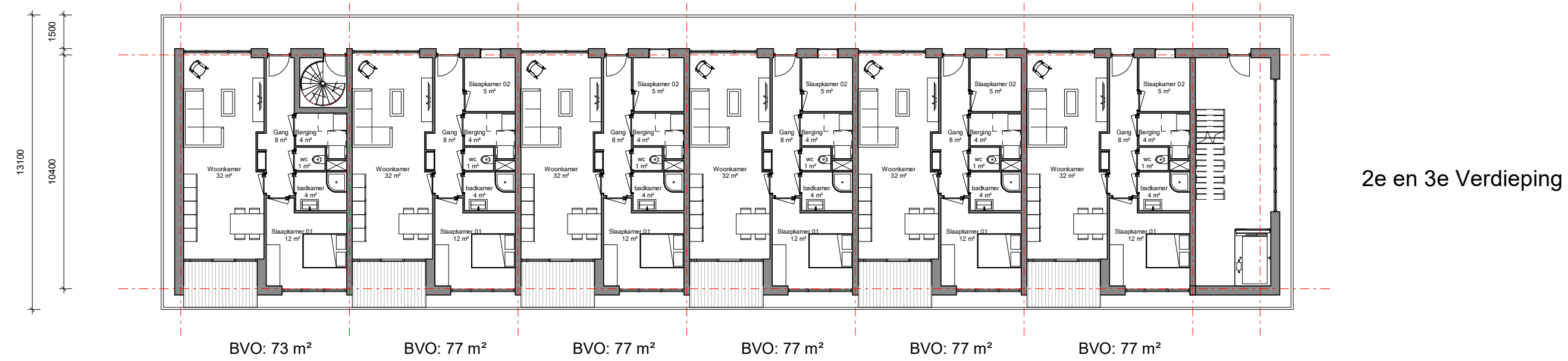
BVO Entree Appartementen: 45 m<sup>2</sup>

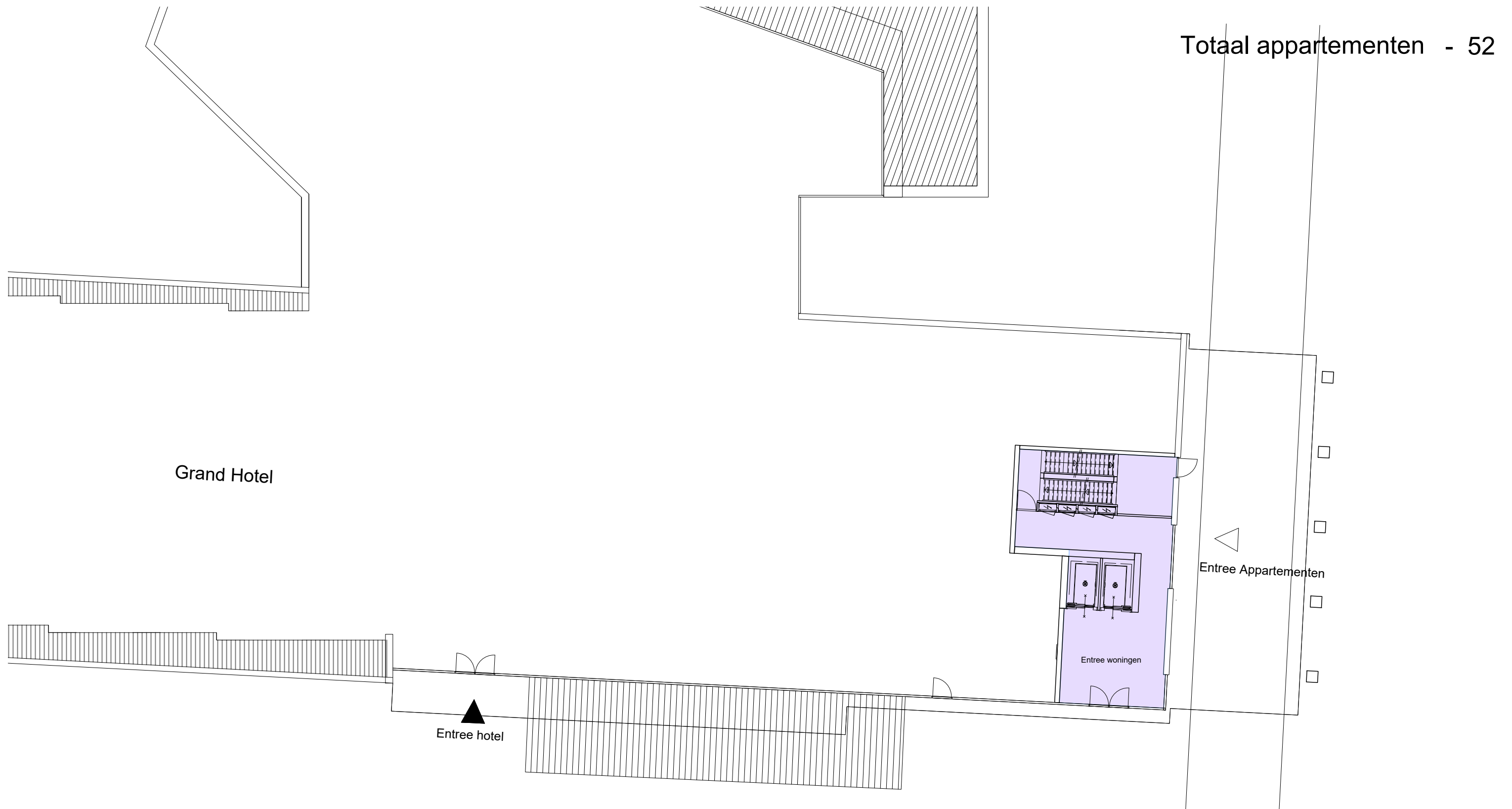
BVO de Kegel: 636 m<sup>2</sup>

00

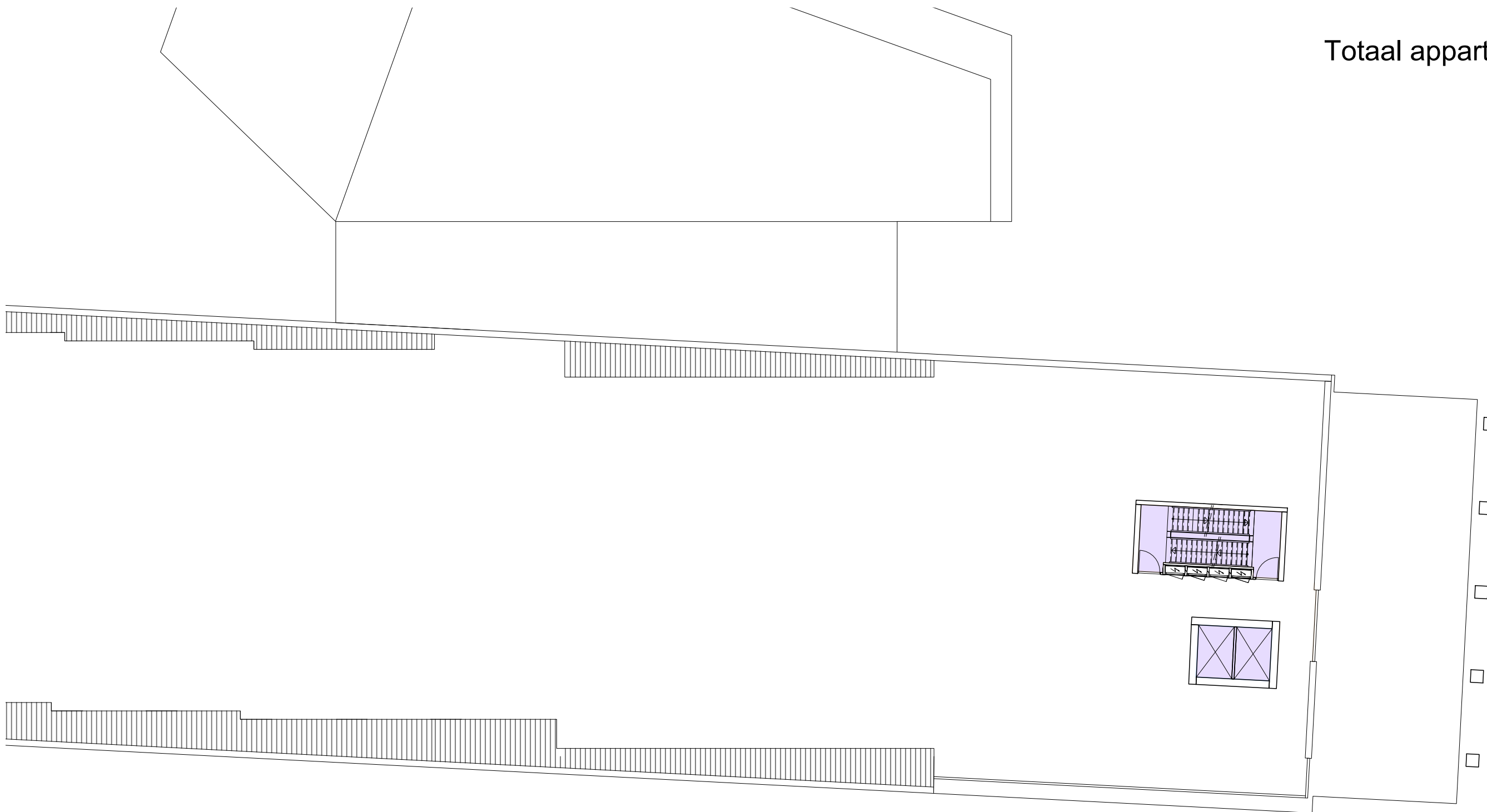


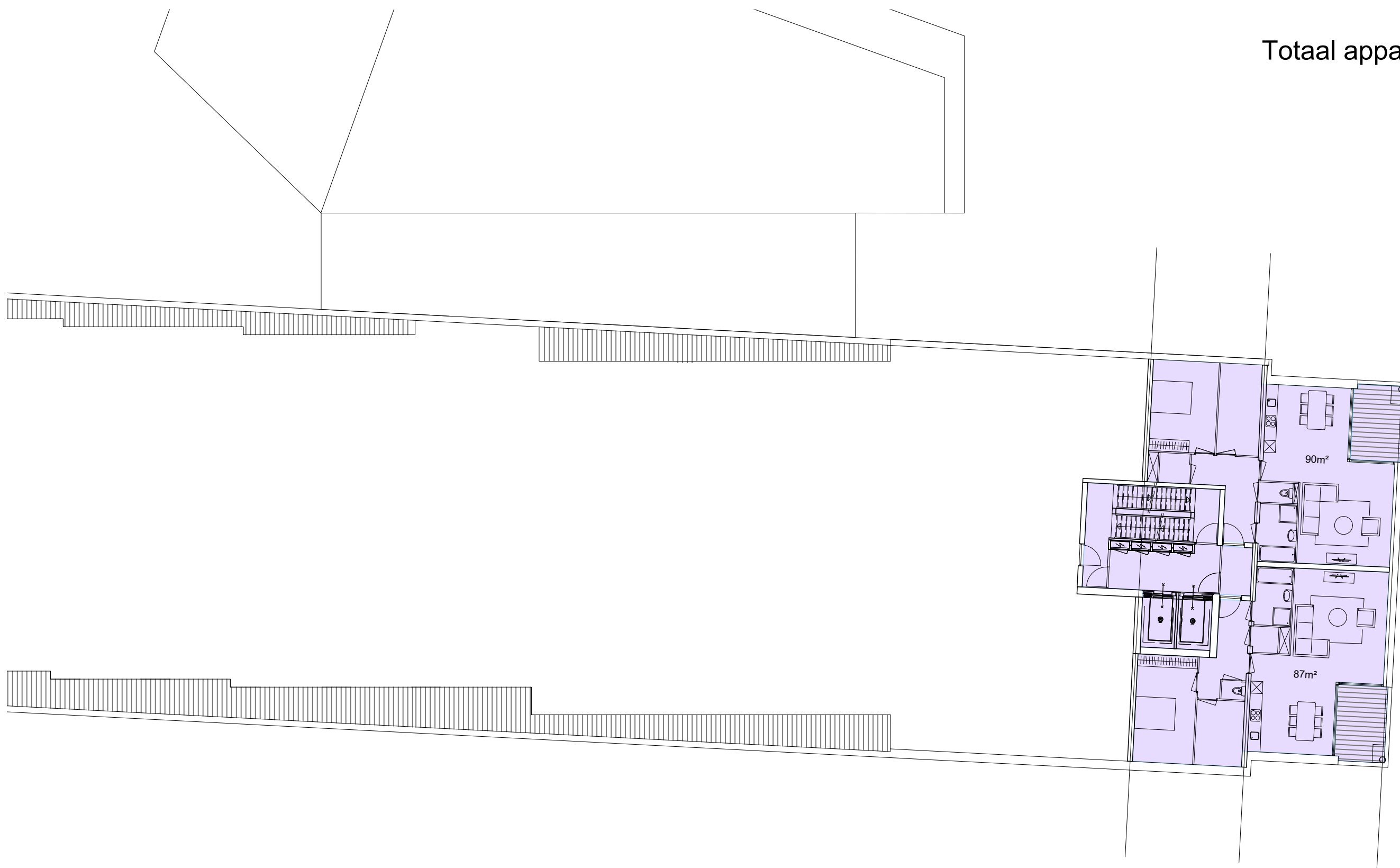
18 Appartementen  
BVO: 509 m² per verdieping

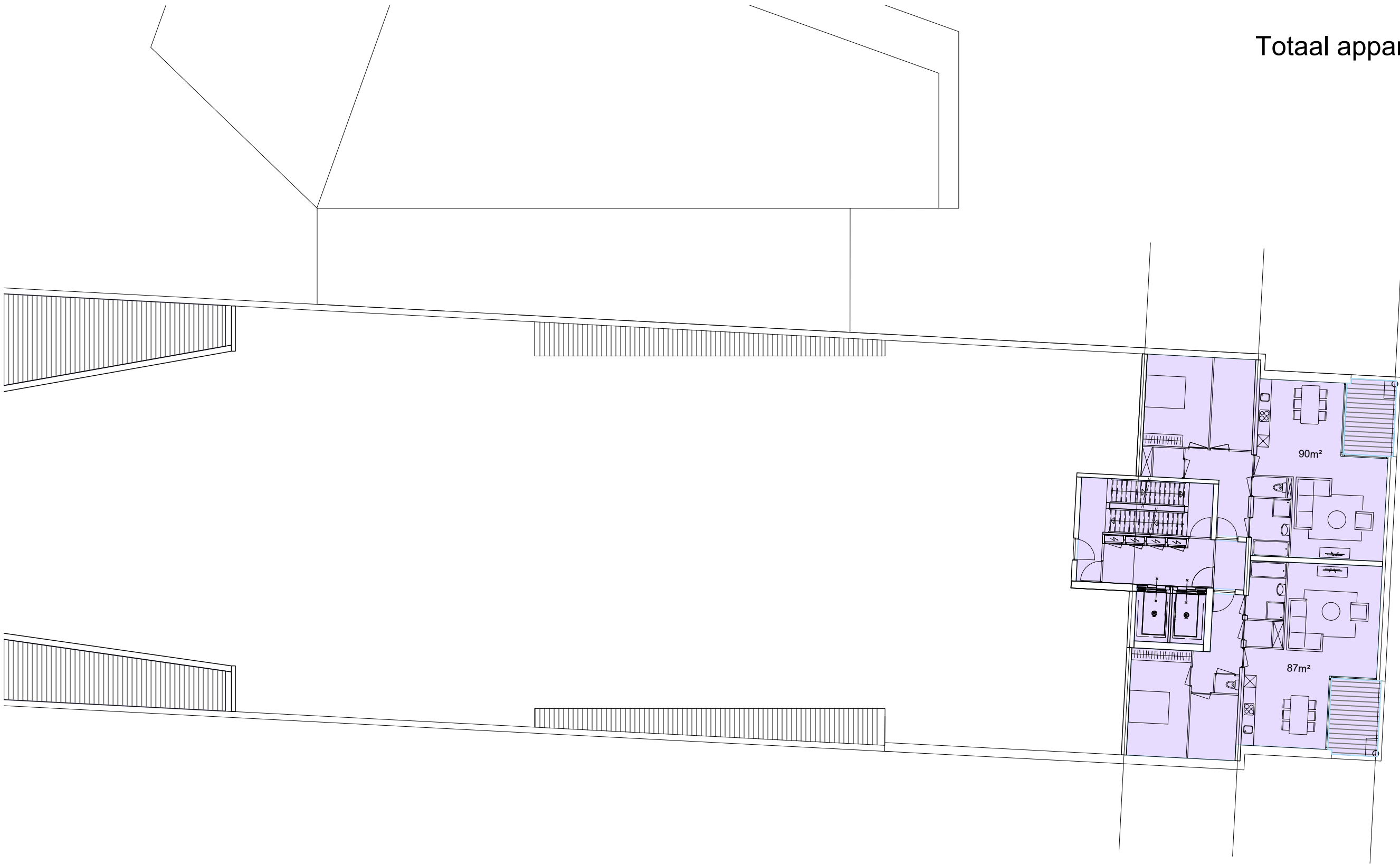


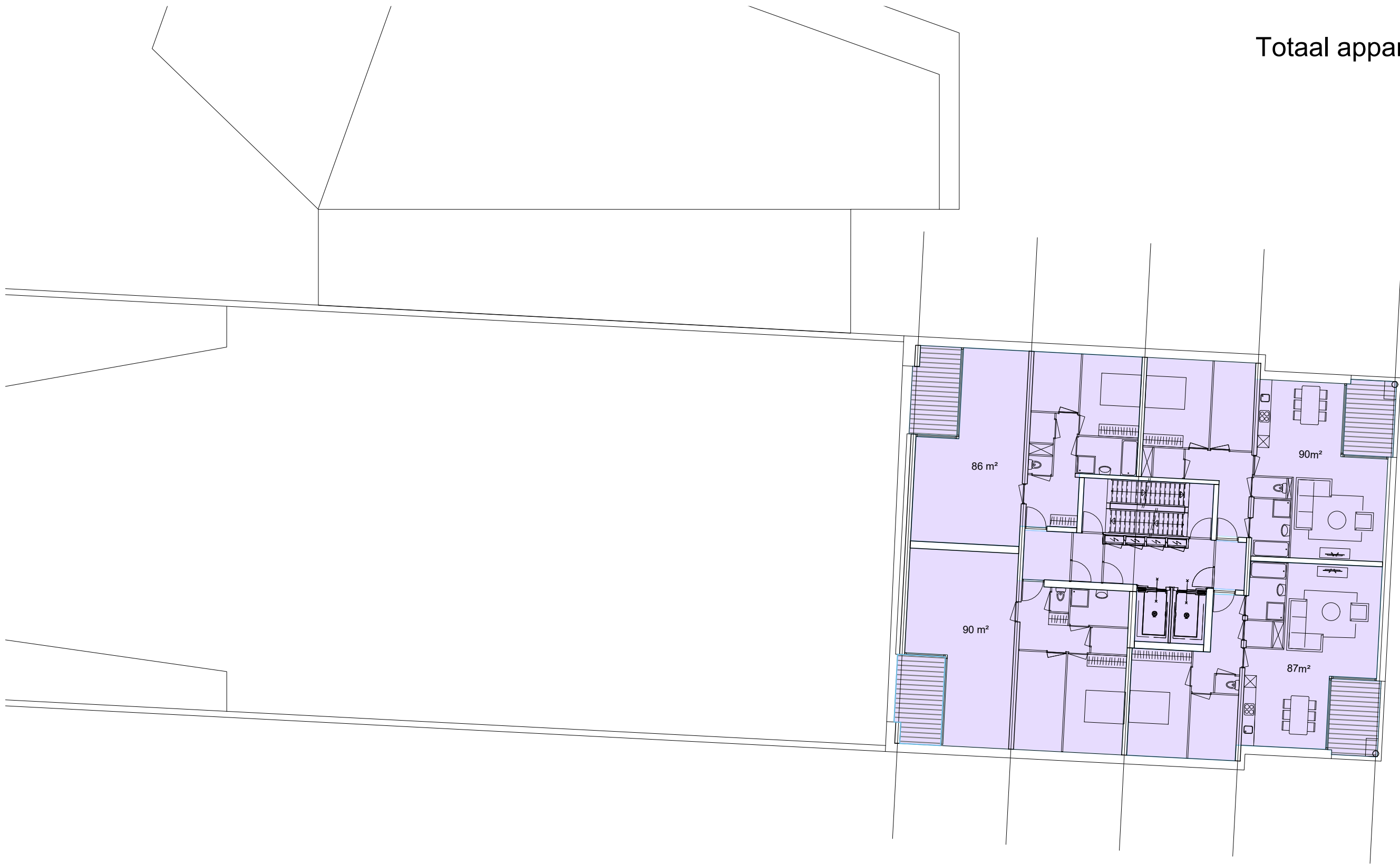


Totaal appartementen - 52









## **BIJLAGE III**

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Bovenkerkerweg Noord-Zuid 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                 |
| jaartal teljaar                                     | = 2030          |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 11250 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                          | = 78,0 %        |
| avondperiode                                        | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,6 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,3 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,0 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                          | = 731,3 mvt/h   |
| avondperiode                                        | = 393,8 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 112,5 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:36        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                 |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030          |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %         |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar        |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 11250 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                               | = 78,0 %        |
| avondperiode                                             | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,6 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,3 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,0 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                               | = 731,3 mvt/h   |
| avondperiode                                             | = 393,8 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 112,5 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | 2030 | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht |      | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 643,5                             | 350,4 | 101,3 |      | 643,5                             | 350,4 | 101,3 |
| Middelzware motorvoertuigen | 61,4                              | 30,3  | 7,9   |      | 61,4                              | 30,3  | 7,9   |
| Zware motorvoertuigen       | 26,3                              | 13,0  | 3,4   |      | 26,3                              | 13,0  | 3,4   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |      | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Bovenkerkerweg Zuid-Noord 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                 |
| jaartal teljaar                                     | = 2030          |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 11790 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                          | = 78,0 %        |
| avondperiode                                        | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,6 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,3 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,0 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                          | = 766,4 mvt/h   |
| avondperiode                                        | = 412,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 117,9 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:38        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                 |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030          |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %         |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar        |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 11790 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                               | = 78,0 %        |
| avondperiode                                             | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,6 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,3 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,0 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                               | = 766,4 mvt/h   |
| avondperiode                                             | = 412,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 117,9 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 674,4                             | 367,3 | 106,1 | 674,4                             | 367,3 | 106,1 |
| Middelzware motorvoertuigen | 64,4                              | 31,8  | 8,3   | 64,4                              | 31,8  | 8,3   |
| Zware motorvoertuigen       | 27,6                              | 13,6  | 3,5   | 27,6                              | 13,6  | 3,5   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Bovenkerkerweg Noord-Zuid 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                 |
| jaartal teljaar                                     | = 2030          |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 11250 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                          | = 78,0 %        |
| avondperiode                                        | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,6 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,3 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,0 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                          | = 731,3 mvt/h   |
| avondperiode                                        | = 393,8 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 112,5 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:36        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                 |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030          |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %         |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar        |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 11250 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                               | = 78,0 %        |
| avondperiode                                             | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,6 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,3 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,0 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                               | = 731,3 mvt/h   |
| avondperiode                                             | = 393,8 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 112,5 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | 2030 | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht |      | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 643,5                             | 350,4 | 101,3 |      | 643,5                             | 350,4 | 101,3 |
| Middelzware motorvoertuigen | 61,4                              | 30,3  | 7,9   |      | 61,4                              | 30,3  | 7,9   |
| Zware motorvoertuigen       | 26,3                              | 13,0  | 3,4   |      | 26,3                              | 13,0  | 3,4   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |      | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Bovenkerkerweg Zuid-Noord 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                 |
|-----------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                 |
| jaartal teljaar                                     | = 2030          |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 11790 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                          | = 78,0 %        |
| avondperiode                                        | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,6 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,3 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                               | = 3,0 %         |
| Motoren                                             | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                          | = 766,4 mvt/h   |
| avondperiode                                        | = 412,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 117,9 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:38        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                 |
|----------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                 |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030          |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %         |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar        |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 11790 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                 |
| dagperiode                                               | = 78,0 %        |
| avondperiode                                             | = 14,0 %        |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 88,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,4 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,6 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 89,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,3 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                 |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %        |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,0 %         |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 3,0 %         |
| Motoren                                                  | = 0,0 %         |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                 |
| dagperiode                                               | = 766,4 mvt/h   |
| avondperiode                                             | = 412,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 117,9 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 674,4                             | 367,3 | 106,1 | 674,4                             | 367,3 | 106,1 |
| Middelzware motorvoertuigen | 64,4                              | 31,8  | 8,3   | 64,4                              | 31,8  | 8,3   |
| Zware motorvoertuigen       | 27,6                              | 13,6  | 3,5   | 27,6                              | 13,6  | 3,5   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Burg. Wiegelweg Oost-West 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                |
|-----------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                |
| jaartal teljaar                                     | = 2030         |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 3780 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                |
| dagperiode                                          | = 78,0 %       |
| avondperiode                                        | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,5 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,4 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,2 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                |
| dagperiode                                          | = 245,7 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 132,3 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 37,8 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:39        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030         |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 0,0 %        |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar       |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 3780 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                |
| dagperiode                                               | = 78,0 %       |
| avondperiode                                             | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,5 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,4 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,2 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                |
| dagperiode                                               | = 245,7 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 132,3 mvt/h  |
| nachtperiode                                             | = 37,8 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 221,1                             | 120,4 | 34,8  | 221,1                             | 120,4 | 34,8  |
| Middelzware motorvoertuigen | 20,9                              | 10,1  | 2,6   | 20,9                              | 10,1  | 2,6   |
| Zware motorvoertuigen       | 3,7                               | 1,8   | 0,5   | 3,7                               | 1,8   | 0,5   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Burg. Wiegelweg West-Oost 50 km/u     |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |                |
|-----------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                |
| jaartal teljaar                                     | = 2030         |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 3780 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                |
| dagperiode                                          | = 78,0 %       |
| avondperiode                                        | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,5 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,4 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,2 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                |
| dagperiode                                          | = 245,7 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 132,3 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 37,8 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:40        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030         |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %        |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar       |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 3780 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                |
| dagperiode                                               | = 78,0 %       |
| avondperiode                                             | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,5 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,4 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,2 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                |
| dagperiode                                               | = 245,7 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 132,3 mvt/h  |
| nachtperiode                                             | = 37,8 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 221,1                             | 120,4 | 34,8  | 221,1                             | 120,4 | 34,8  |
| Middelzware motorvoertuigen | 20,9                              | 10,1  | 2,6   | 20,9                              | 10,1  | 2,6   |
| Zware motorvoertuigen       | 3,7                               | 1,8   | 0,5   | 3,7                               | 1,8   | 0,5   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Guldenroedelaan 30 km/u               |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 2                                     |

| TELJAAR                                             |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |               |
| jaartal teljaar                                     | = 2027        |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 270 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |               |
| dagperiode                                          | = 82,0 %      |
| avondperiode                                        | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                        | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,6 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,5 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,3 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |               |
| dagperiode                                          | = 18,5 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 9,5 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 1,4 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 19 juni 2019 |
| Tijd            | 16:15        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |               |
|----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |               |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030        |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %       |
| aantal jaren van groei                                   | = 3 jaar      |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 278 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |               |
| dagperiode                                               | = 82,0 %      |
| avondperiode                                             | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                             | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,6 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,5 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,3 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |               |
| dagperiode                                               | = 19,0 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 9,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 1,4 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2027 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 17,7                              | 9,2   | 1,3   | 18,2                              | 9,4   | 1,4   |
| Middelzware motorvoertuigen | 0,6                               | 0,2   | 0,0   | 0,6                               | 0,2   | 0,0   |
| Zware motorvoertuigen       | 0,1                               | 0,0   | 0,0   | 0,1                               | 0,0   | 0,0   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Hammerskjoldsingel 50 km/u            |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 2                                     |

| TELJAAR                                             |                |
|-----------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |                |
| jaartal teljaar                                     | = 2027         |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 5760 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |                |
| dagperiode                                          | = 78,0 %       |
| avondperiode                                        | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                        | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,5 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,4 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                               | = 1,2 %        |
| Motoren                                             | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |                |
| dagperiode                                          | = 374,4 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 201,6 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 57,6 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 19 juni 2019 |
| Tijd            | 16:19        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030         |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %        |
| aantal jaren van groei                                   | = 3 jaar       |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 5935 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                |
| dagperiode                                               | = 78,0 %       |
| avondperiode                                             | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                             | = 8,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 90,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 8,5 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,5 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 91,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 7,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,4 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 92,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 6,8 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 1,2 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                |
| dagperiode                                               | = 385,7 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 207,7 mvt/h  |
| nachtperiode                                             | = 59,3 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2027 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 337,0                             | 183,5 | 53,0  | 347,2                             | 189,0 | 54,6  |
| Middelzware motorvoertuigen | 31,8                              | 15,4  | 3,9   | 32,8                              | 15,9  | 4,0   |
| Zware motorvoertuigen       | 5,6                               | 2,7   | 0,7   | 5,8                               | 2,8   | 0,7   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Hugo de Vriesweg 30 km/u              |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 2                                     |

| TELJAAR                                             |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |               |
| jaartal teljaar                                     | = 2027        |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 360 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |               |
| dagperiode                                          | = 82,0 %      |
| avondperiode                                        | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                        | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,6 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,5 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,3 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |               |
| dagperiode                                          | = 24,6 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 12,6 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 1,8 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 19 juni 2019 |
| Tijd            | 16:22        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |               |
|----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |               |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030        |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %       |
| aantal jaren van groei                                   | = 3 jaar      |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 371 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |               |
| dagperiode                                               | = 82,0 %      |
| avondperiode                                             | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                             | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,6 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,5 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,3 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |               |
| dagperiode                                               | = 25,3 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 13,0 mvt/h  |
| nachtperiode                                             | = 1,9 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2027 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 23,6                              | 12,2  | 1,8   | 24,3                              | 12,6  | 1,8   |
| Middelzware motorvoertuigen | 0,8                               | 0,3   | 0,0   | 0,9                               | 0,3   | 0,0   |
| Zware motorvoertuigen       | 0,1                               | 0,1   | 0,0   | 0,2                               | 0,1   | 0,0   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                         |
|------------------|-----------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen   |
| Straatnaam       | Inrit tennis- en bowlingcentrum 50 km/u |
| Plaats           | Amstelveen                              |
| Aantal rijlijnen | 2                                       |

| TELJAAR                                             |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |               |
| jaartal teljaar                                     | = 2027        |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 990 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |               |
| dagperiode                                          | = 82,0 %      |
| avondperiode                                        | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                        | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,6 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,5 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,3 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |               |
| dagperiode                                          | = 67,7 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 34,7 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 5,0 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 19 juni 2019 |
| Tijd            | 16:25        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |                |
|----------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |                |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030         |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %        |
| aantal jaren van groei                                   | = 3 jaar       |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 1020 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |                |
| dagperiode                                               | = 82,0 %       |
| avondperiode                                             | = 14,0 %       |
| nachtperiode                                             | = 4,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 96,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 3,4 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,6 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 97,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 2,6 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,5 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |                |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 98,0 %       |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 1,7 %        |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,3 %        |
| Motoren                                                  | = 0,0 %        |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |                |
| dagperiode                                               | = 69,7 mvt/h   |
| avondperiode                                             | = 35,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 5,1 mvt/h    |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2027 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 64,9                              | 33,6  | 4,9   | 66,9                              | 34,6  | 5,0   |
| Middelzware motorvoertuigen | 2,3                               | 0,9   | 0,1   | 2,4                               | 0,9   | 0,1   |
| Zware motorvoertuigen       | 0,4                               | 0,2   | 0,0   | 0,4                               | 0,2   | 0,0   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Nesserlaan 60 km/u                    |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 1                                     |

| TELJAAR                                             |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |               |
| jaartal teljaar                                     | = 2030        |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 810 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |               |
| dagperiode                                          | = 82,0 %      |
| avondperiode                                        | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                        | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,6 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,4 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,3 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |               |
| dagperiode                                          | = 55,4 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 28,4 mvt/h  |
| nachtperiode                                        | = 4,1 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 20 juni 2019 |
| Tijd            | 11:41        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |               |
|----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |               |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030        |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %       |
| aantal jaren van groei                                   | = 0 jaar      |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 810 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |               |
| dagperiode                                               | = 82,0 %      |
| avondperiode                                             | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                             | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,6 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,4 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,3 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |               |
| dagperiode                                               | = 55,4 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 28,4 mvt/h  |
| nachtperiode                                             | = 4,1 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 53,1                              | 27,5  | 4,0   | 53,1                              | 27,5  | 4,0   |
| Middelzware motorvoertuigen | 1,9                               | 0,7   | 0,1   | 1,9                               | 0,7   | 0,1   |
| Zware motorvoertuigen       | 0,3                               | 0,1   | 0,0   | 0,3                               | 0,1   | 0,0   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

## PROGNOSE WEGVERKEER

| LOCATIEGEGEVENS  |                                       |
|------------------|---------------------------------------|
| Projectnaam      | Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen |
| Straatnaam       | Zilverschoonlaan 30 km/u              |
| Plaats           | Amstelveen                            |
| Aantal rijlijnen | 2                                     |

| TELJAAR                                             |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten teljaar</b>                       |               |
| jaartal teljaar                                     | = 2027        |
| weekdaggemiddelde teljaar                           | = 270 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling teljaar</b>                    |               |
| dagperiode                                          | = 82,0 %      |
| avondperiode                                        | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                        | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode teljaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,6 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,5 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode teljaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                              | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                         | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                               | = 0,3 %       |
| Motoren                                             | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde teljaar</b>                 |               |
| dagperiode                                          | = 18,5 mvt/h  |
| avondperiode                                        | = 9,5 mvt/h   |
| nachtperiode                                        | = 1,4 mvt/h   |

| PROJECTGEGEVENS |              |
|-----------------|--------------|
| Datum           | 19 juni 2019 |
| Tijd            | 16:24        |
| Initialen       | BM           |

| PROGNOSEJAAR                                             |               |
|----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Uitgangspunten prognosejaar</b>                       |               |
| jaartal prognosejaar                                     | = 2030        |
| gem. verkeersgroei per jaar                              | = 1,0 %       |
| aantal jaren van groei                                   | = 3 jaar      |
| weekdaggemiddelde prognose                               | = 278 mvt/etm |
| <b>Verkeersverdeling prognosejaar</b>                    |               |
| dagperiode                                               | = 82,0 %      |
| avondperiode                                             | = 14,0 %      |
| nachtperiode                                             | = 4,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling dagperiode prognosejaar</b>   |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 96,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 3,4 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,6 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling avondperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 97,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 2,6 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,5 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Voertuigklasseverdeling nachtperiode prognosejaar</b> |               |
| Lichte motorvoertuigen                                   | = 98,0 %      |
| Middelzware motorvoertuiger                              | = 1,7 %       |
| Zware motorvoertuigen                                    | = 0,3 %       |
| Motoren                                                  | = 0,0 %       |
| <b>Gemiddelde uurwaarde prognosejaar</b>                 |               |
| dagperiode                                               | = 19,0 mvt/h  |
| avondperiode                                             | = 9,7 mvt/h   |
| nachtperiode                                             | = 1,4 mvt/h   |

| Voertuigcategorie           | Aantal voertuigen per uur in 2027 |       |       | Aantal voertuigen per uur in 2030 |       |       |
|-----------------------------|-----------------------------------|-------|-------|-----------------------------------|-------|-------|
|                             | dag                               | avond | nacht | dag                               | avond | nacht |
| Lichte motorvoertuigen      | 17,7                              | 9,2   | 1,3   | 18,2                              | 9,4   | 1,4   |
| Middelzware motorvoertuigen | 0,6                               | 0,2   | 0,0   | 0,6                               | 0,2   | 0,0   |
| Zware motorvoertuigen       | 0,1                               | 0,0   | 0,0   | 0,1                               | 0,0   | 0,0   |
| Motoren                     | 0,0                               | 0,0   | 0,0   | 0,0                               | 0,0   | 0,0   |

**Xandra Schuurmans****Van:** Graaf, Jos van der [j.vander.graaf@amstelveen.nl]**Verzonden:** dinsdag 23 mei 2017 8:45**Aan:** Xandra Schuurmans**CC:** Witteman, Jacqueline; Kuijs, Sacha**Onderwerp:** RE: Verkeersgegevens nabij plangebied omgeving Bovenkerkerweg (tennispark) te Amstelveen

Geachte mevrouw Schuurmans,

Naar aanleiding van de onderstaande vraag deel ik u het volgende mede.

De intensiteiten hieronder zijn gegeven in mvt./etmaal op werkdagbasis.

Gebruikte software: OmniTRANS 6.1.14.7930

Gebruikt model 2030 is OT61\_NHZ2.2\_14112016/NHZ2.2\_2030TH – 3%

De intensiteiten zijn naar boven afgerond op honderdtallen.

Etmaalintensiteiten 2027.

|                                                                  | mvt./<br>etm. | km./h. | code |
|------------------------------------------------------------------|---------------|--------|------|
| Bovenkerkerweg noord van Nesserlaan                              | 21700         | 50     | B2   |
| Bovenkerkerweg zuid van Nesserlaan                               | 22300         | 50     | B2   |
| Nesserlaan                                                       | 2800          | 50     | A3   |
| Burgemeester Wiegelweg pal west van Bovenkerkerweg               | 7500          | 50     | C3   |
| Hammerskjöldsingel tussen Bertha von Suttnerlaan en Sacharovlaan | 6400          | 50     | C3   |
| Bovenkerkerweg inrit tennis- en bowlingcentrum                   | 1100          | 50     | A8   |
| Hugo de Vriesweg/Bovenkerkerweg parallelweg tot Guldenroedelaan  | 400           | 30     | A8   |
| Zilverschoonlaan                                                 | 300           | 30     | A8   |
| Guldenroedelaan                                                  | 300           | 30     | A8   |

**Wegvakcodering:****Aandeel etmaalverdeling**

| Categorie | Aandeel in % van etmaalintensiteiten |           |           |
|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|           | 07-19 uur                            | 19-23 uur | 23-07 uur |
| A         | 82                                   | 14        | 04        |
| B         | 80                                   | 14        | 06        |
| C         | 78                                   | 14        | 08        |

**Aandeel vrachtverkeer**

| Categorie | Aandeel in % van etmaalintensiteiten |           |          | Verhouding<br>mz/zw (%) |
|-----------|--------------------------------------|-----------|----------|-------------------------|
|           | 07-19 uur                            | 19-23 uur | 23-07uur |                         |
| 2         | 12                                   | 11        | 10       | 85/15                   |
| 3         | 10                                   | 09        | 08       | 85/15                   |
| 8         | 04                                   | 03        | 02       | 85/15                   |

Verhouding weerkdag/weekdag: 0,90.

Voor de diverse verhardingen kunt u contact opnemen met de personen die in de CC. meegenomen zijn.

**Met vriendelijke groet,****Jos van der Graaf**  
Verkeerskundige

21-7-2017

Afdeling Realisatie en Beheer  
Verkeer & Vervoer

---

**Gemeente Amstelveen en Gemeente Aalsmeer**

Laan Nieuwer-Amstel 1, Amstelveen  
Postbus 4, 1180 BA Amstelveen  
020-5404454 / 06-10174381  
[j.vander.graaf@amstelveen.nl](mailto:j.vander.graaf@amstelveen.nl)  
[www.amstelveen.nl](http://www.amstelveen.nl)

Aanwezig: ma t/m do

---

**Onderwerp:** FW: Verkeersgegevens nabij plangebied omgeving Bovenkerkerweg (tennispark) te Amstelveen

---

**Van:** Witteman, Jacqueline [mailto:j.witteman@amstelveen.nl]

**Verzonden:** donderdag 27 juli 2017 15:57

**Aan:** Xandra Schuurmans | Ecopart BV <schuurmans@ecopart-bv.nl>

**Onderwerp:** RE: Verkeersgegevens nabij plangebied omgeving Bovenkerkerweg (tennispark) te Amstelveen

Geachte mevrouw Schuurmans,

Op de Bovenkerkerweg ligt ten noorden van de Burgemeester Wiegelweg dichtasfaltbeton (DAB), met uitzondering van het deel Bovenkerkerweg ter hoogte van Bovenkerkerweg 95A t/m 95P (dit is net ten noorden van de Zilverschoonlaan) daar ligt circa 50 m geluidreducerend asfalt (Topfalt+), dit ligt op de westbaan (richting Uithoorn), op de oostbaan ligt DAB.

Op de Bovenkerkerweg ten zuiden van de Burgemeester Wiegelweg, op het provinciale deel, ligt geluidreducerend asfalt (SMA-NL8).

Op de Zilverschoonlaan en de Guldenroedelaan liggen klinkers.

Alle overige wegen zijn voorzien van DAB.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben, heeft u nog vragen dan hoor ik dat graag.

*Met vriendelijke groet,*

**Jacqueline Witteman**

*Adviseur geluid en lucht*

*Afdeling Stedelijke Ontwikkeling*

Gemeente  Amstelveen

Gemeente Aalsmeer

---

*Gemeente Amstelveen*

*Gemeente Aalsmeer*

**T** (020) 540 43 79

**F** (020) 540 45 59

[www.amstelveen.nl](http://www.amstelveen.nl)

*aanwezig: maandag t/m donderdag*

---

## Bert Mengers | Ancoor

**Van:** Witteman, Jacqueline <j.witteman@amstelveen.nl>  
**Verzonden:** woensdag 19 juni 2019 12:36  
**Aan:** Bert Mengers | Ancoor  
**CC:** Rooij, Esther de; Panday, Martin  
**Onderwerp:** RE: Aanpassing akoestisch rapport De Kegel

Hallo Bert,

Door onverwachte omstandigheden is onze collega iets eerder terug van vakantie en heeft hij vanochtend de volgende informatie gegeven:

De intensiteiten hieronder betreffen geprognosticeerde mvt./etmaal op werkdagbasis.

Gebruikte software: OmniTRANS 6.1.14.7930. Gebruikt model 2030 is OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2020TH (-1%) resp.

OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2030TH\_corr resp. OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2030TH\_corrvar.

De OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2030TH\_corrvar heeft een doorgekoppelde Gondel naar de Nesserlaan en een afgewaardeerde Nesserlaan tussen Bovenkerkerweg en Gondelverbinding, en is dus wat dat betreft een variant op OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2030TH\_corr.

De OT61\_NHZ2.3\_26062018/NHZ2.3\_2020TH (-1%) betreft een benadering van de huidige situatie.

De geprognosticeerde intensiteiten zijn naar boven afgerond op hele 100-tallen.

Geprognosticeerde etmaalintensiteiten 2030.

|                                                         | NHZ2.3_2020 TH (-1%) |      |             | NHZ2.3_2030TH_corr |      |             | NHZ2.3_2030TH_corrvar |      |             |
|---------------------------------------------------------|----------------------|------|-------------|--------------------|------|-------------|-----------------------|------|-------------|
|                                                         | mvt./                | etm. | km./h. code | mvt./              | etm. | km./h. code | mvt./                 | etm. | km./h. code |
| Bovenkerkerweg tussen Nesserlaan en Burg. Wiegelweg N-Z | 10600                | 50   | C2          | 11800              | 50   | C2          | 11800                 | 50   | C2          |
| Bovenkerkerweg tussen Nesserlaan en Burg. Wiegelweg Z-N | 10700                | 50   | C2          | 12200              | 50   | C2          | 12400                 | 50   | C2          |
| Bovenkerkerweg tussen Nesserlaan en Dr. W. Dreesweg N-Z | 11000                | 50   | C2          | 11900              | 50   | C2          | 12500                 | 50   | C2          |
| Bovenkerkerweg tussen Nesserlaan en Dr. W. Dreesweg Z-N | 11300                | 50   | C2          | 12980              | 50   | C2          | 13100                 | 50   | C2          |
| Bovenkerkerweg noord van Dr. W. Dreesweg N-Z            | 11100                | 50   | C2          | 12300              | 50   | C2          | 12800                 | 50   | C2          |
| Bovenkerkerweg noord van Dr. W. Dreesweg Z-N            | 11400                | 50   | C2          | 12500              | 50   | C2          | 12800                 | 50   | C2          |
| Dr. Willem Dreesweg pal oost van Bovenkerkerweg         | 7900                 | 50   | C2          | 8100               | 50   | C3          | 8300                  | 50   | C3          |
| Zagerij                                                 | 3400                 | 50   | C1          | 3300               | 50   | C1          | 3300                  | 50   | C1          |
| Burg. Wiegelweg W-O                                     | 4000                 | 50   | C3          | 4200               | 50   | C3          | 4200                  | 50   | C3          |
| Burg. Wiegelweg O-W                                     | 3600                 | 50   | C3          | 4200               | 50   | C3          | 4200                  | 50   | C3          |
| Nesserlaan pal oost van Bovenkerkerweg                  | 1200                 | 60   | A8          | 1300               | 60   | A8          | 0                     | 60   | A8          |

|                                          |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |      |    |    |
|------------------------------------------|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|----|
| Gondel noord van Dr. Willem Dreesweg     | 6800 | 50 | C3   |    | 7200 | 50 | C3   |    | 7400 | 50 | C3   |    |    |
| Gondel zuid van Dr. Willem Dreesweg      | 3400 | 50 | C3   |    | 3500 | 50 | C3   |    | 3900 | 50 | C3   |    |    |
| Gondel zuid van Jupiter                  |      |    | 1600 | 50 | C6   |    | 1600 | 50 | C6   |    | 1700 | 50 | C6 |
| Dr. Willem Dreesweg pal west van Gondel  | 6700 | 50 | C3   |    | 6800 | 50 | C3   |    | 6900 | 50 | C3   |    |    |
| Doorsteek Gondel-Nesserlaan              | 0    | 50 | C6   |    | 0    | 50 | C6   |    | 900  | 50 | C6   |    |    |
| Nesserlaan pal west van doorsteek Gondel | 1200 | 60 | A8   |    | 1300 | 60 | A8   |    | 0    | 60 | A8   |    |    |
| Nesserlaan pal oost van doorsteek Gondel | 1200 | 60 | A8   |    | 1300 | 60 | A8   |    | 900  | 60 | A8   |    |    |

Wegvakcodering:

Aandeel etmaalverdeling

| Categorie | Aandeel in % van etmaalintensiteiten |           |           |
|-----------|--------------------------------------|-----------|-----------|
|           | 07-19 uur                            | 19-23 uur | 23-07 uur |
| A         | 82                                   | 14        | 04        |
| C         | 78                                   | 14        | 08        |

Aandeel vrachtverkeer

| Categorie | Aandeel in % van etmaalintensiteiten |           |          | Verhouding<br>mz/zw (%) |
|-----------|--------------------------------------|-----------|----------|-------------------------|
|           | 07-19 uur                            | 19-23 uur | 23-07uur |                         |
| 1         | 15                                   | 12        | 10       | 80/20                   |
| 2         | 12                                   | 11        | 10       | 70/30                   |
| 3         | 10                                   | 09        | 08       | 85/15                   |
| 6         | 06                                   | 06        | 06       | 85/15                   |
| 8         | 04                                   | 03        | 02       | 85/15                   |

Verhouding weekdag/werkdag 0,90

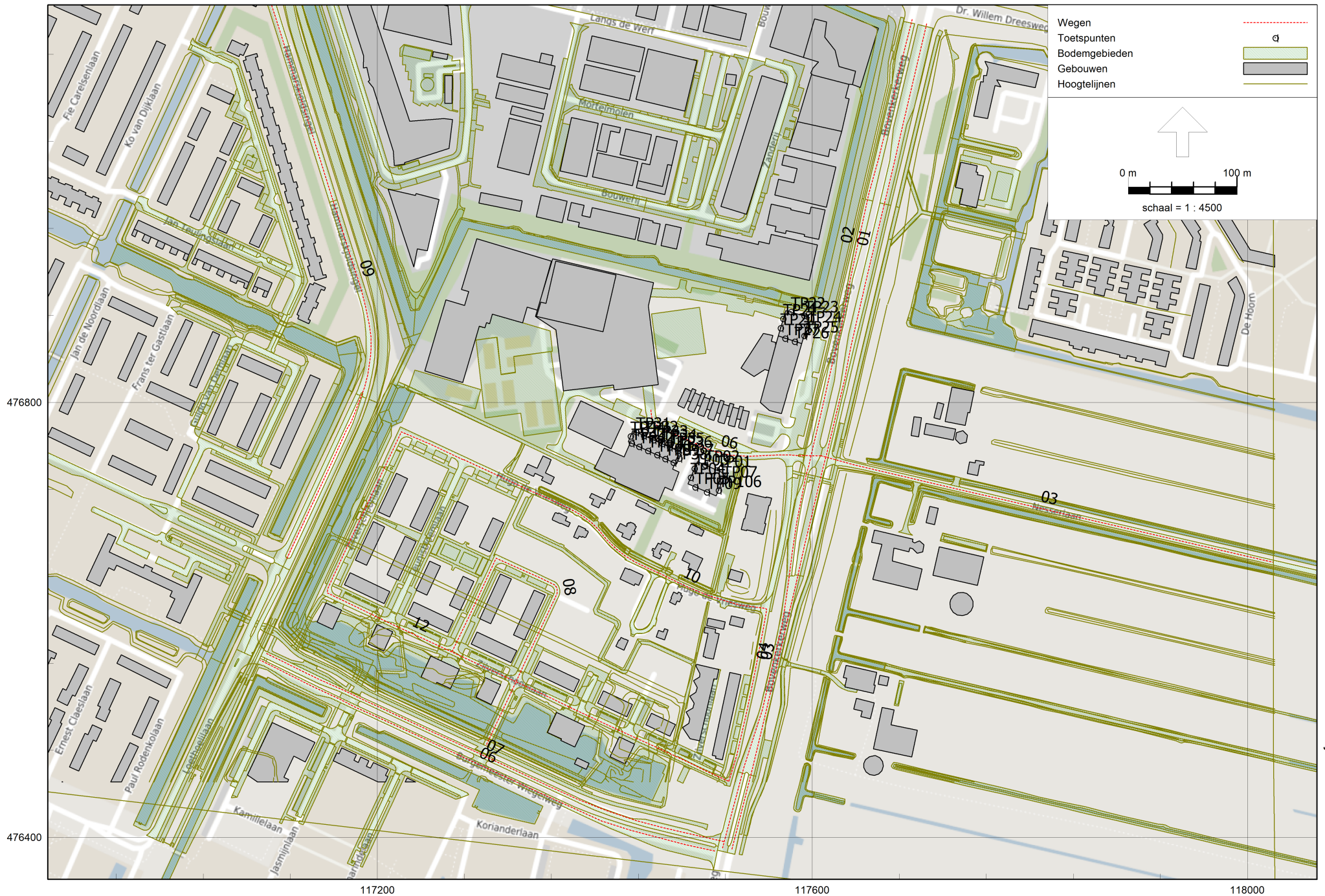
Eerder verstrekte informatie komt hiermee te vervallen.

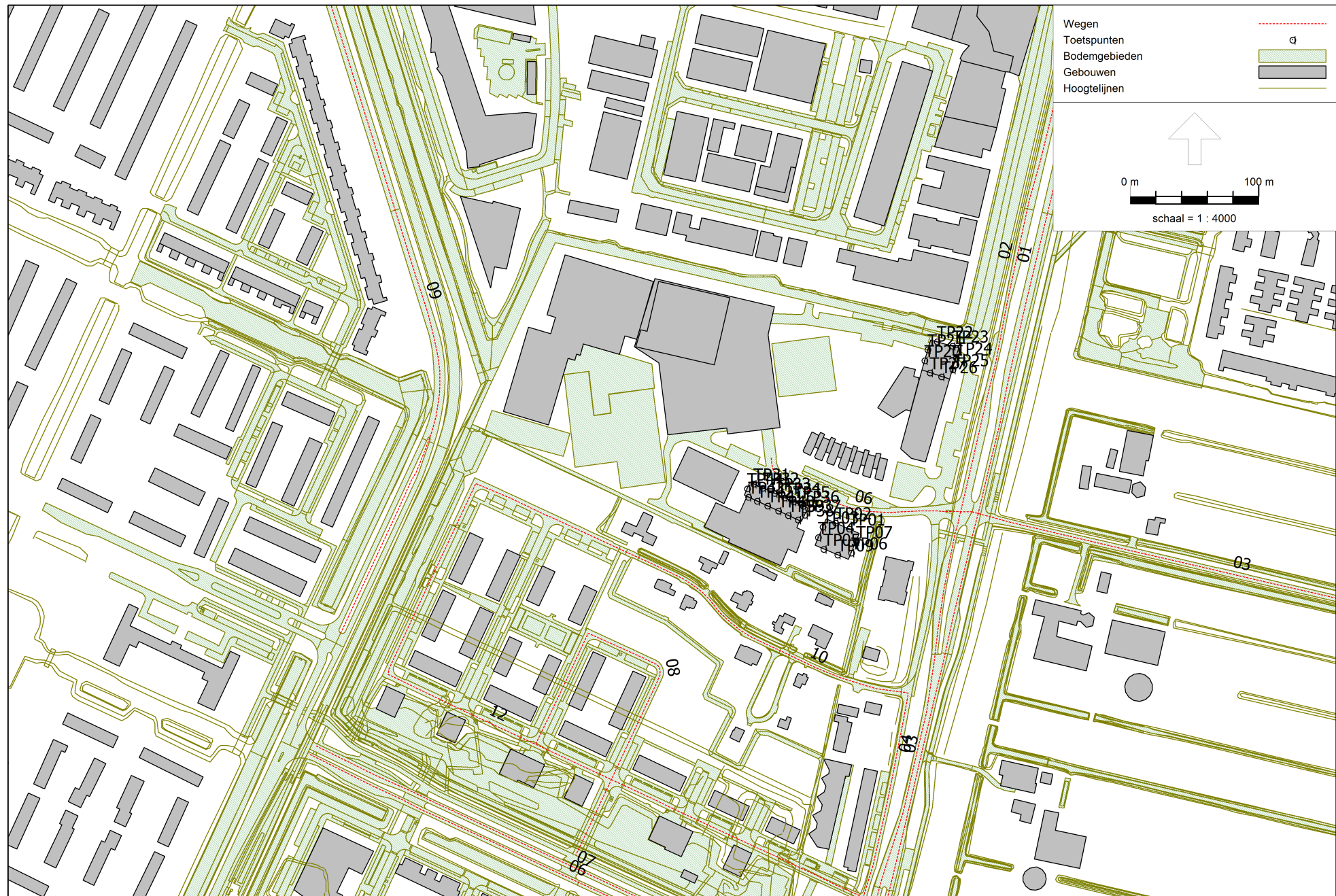
Ik hoop je hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

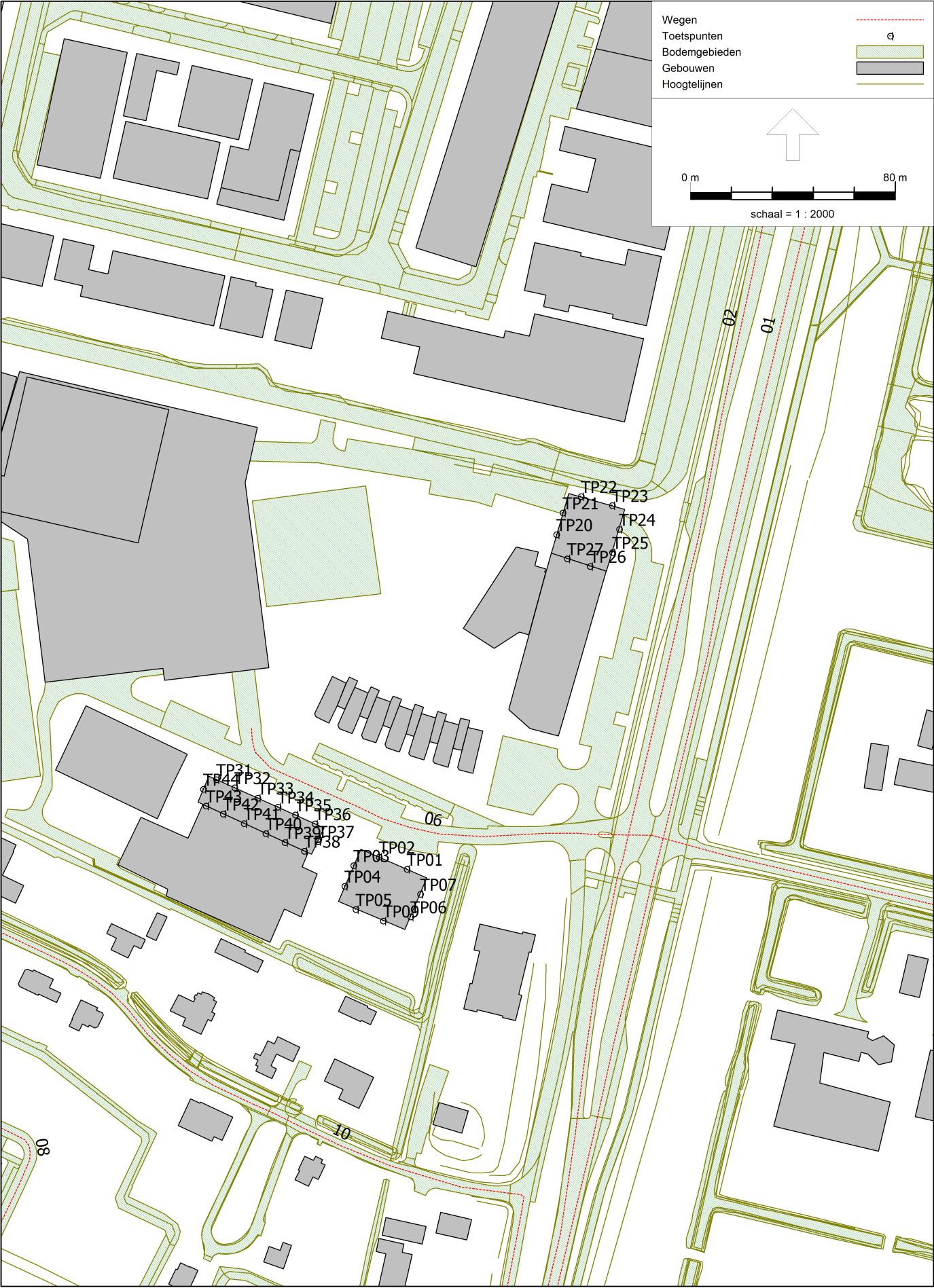
*Met vriendelijke groet,*

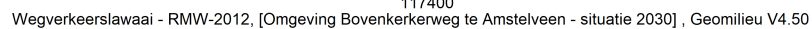
Jacqueline Witteman  
adviseur geluid en lucht

## **BIJLAGE IV**

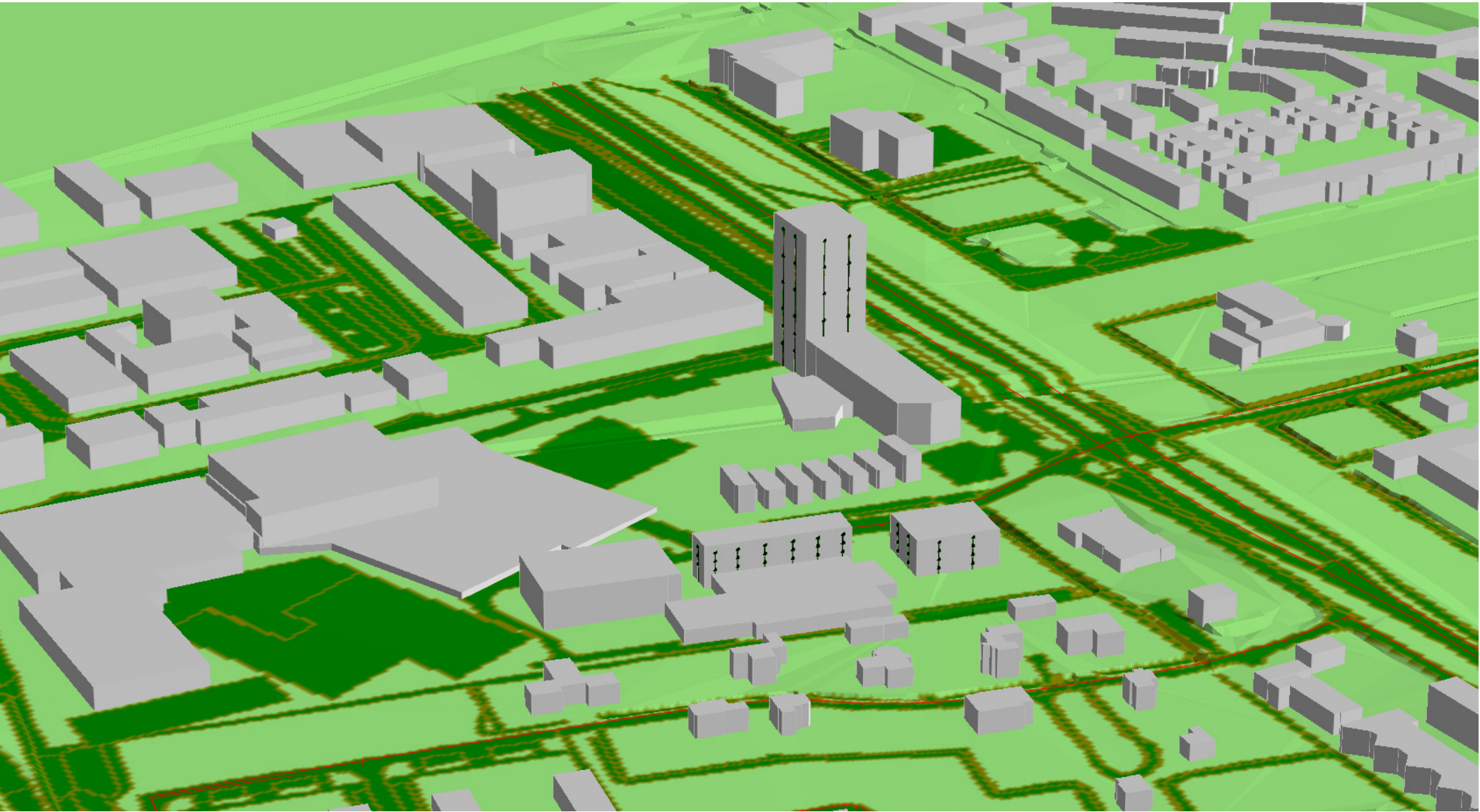


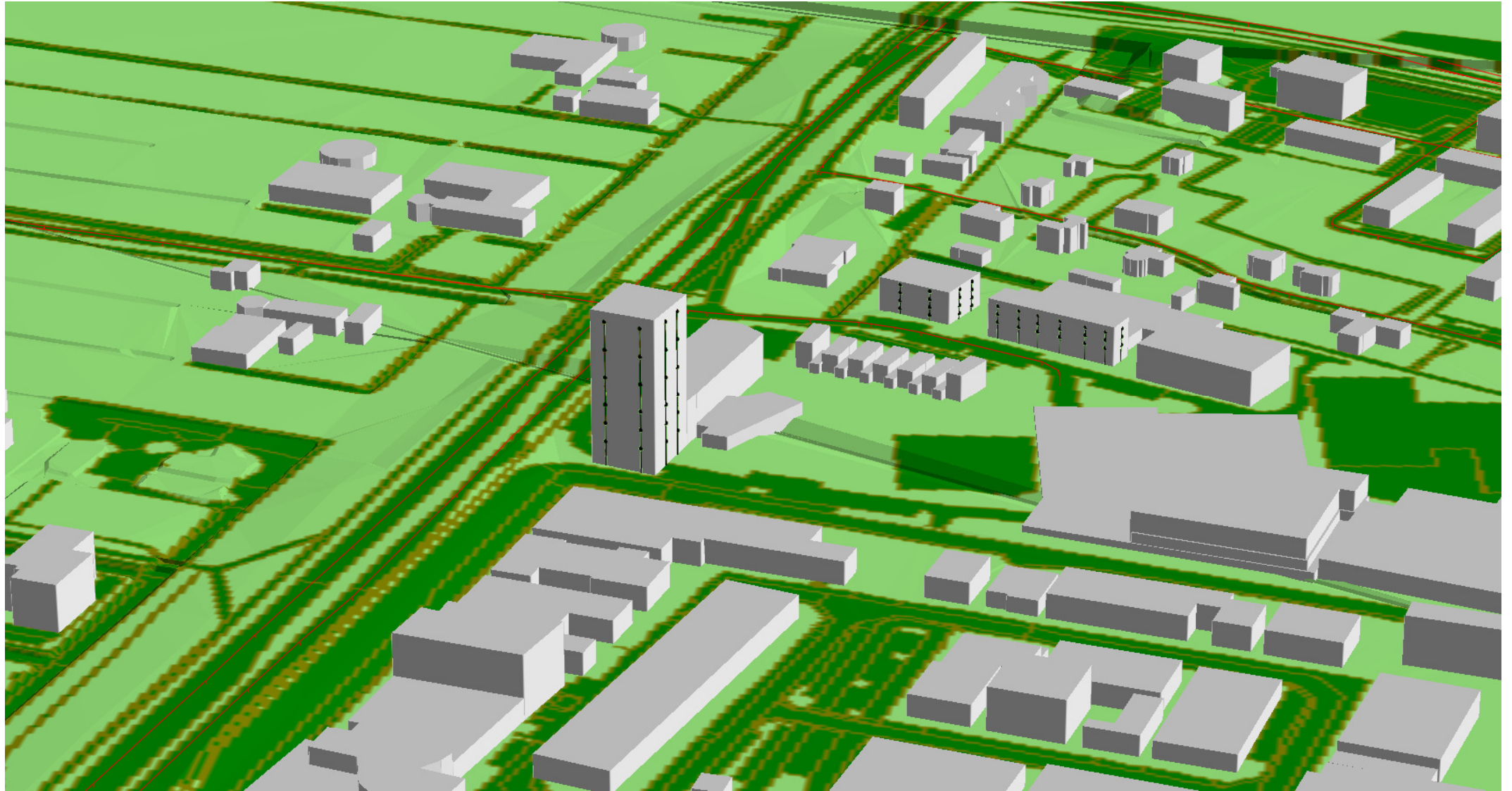






3D-scans Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen





## BIJLAGE V

Model: situatie 2030  
 Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

| Naam | Omschr.                                       | ISO_H | ISO M. | Hdef.                          | Type        | Cpl   | Cpl_W | Helling | Wegdek | V(MR(D)) | V(MR(A)) | V(MR(N)) | V(MR(P4)) | V(LV(D)) | V(LV(A)) | V(LV(N)) | V(LV(P4)) |
|------|-----------------------------------------------|-------|--------|--------------------------------|-------------|-------|-------|---------|--------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|
| 01   | Bovenkerkerweg Zuid-Noord                     | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 03   | Bovenkerkerweg Zuid-Noord                     | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 06   | Inrit tennis- en bowlingcentrum / Bovenkerker | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 02   | Bovenkerkerweg Noord-Zuid                     | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 04   | Bovenkerkerweg Noord-Zuid                     | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 03   | Nesserlaan                                    | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       | --        |
| 06   | Burgemeester Wiegelweg Oost-West              | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 07   | Burgemeester Wiegelweg West-Oost              | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 09   | Hammerskjoldsingel                            | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        |
| 10   | Hugo de Vriesweg / Bovenkerkerweg             | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W0     | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        |
| 12   | Zilverschoonlaan                              | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W9a    | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        |
| 08   | Guldenroedelaan                               | 0,00  | --     | Relatief aan onderliggend item | Intensiteit | False | 1,5   | 0       | W9a    | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        |

Model:       situatie 2030  
              Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
Groep:       (hoofdgroep)  
              Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | V(MV(D)) | V(MV(A)) | V(MV(N)) | V(MV(P4)) | V(ZV(D)) | V(ZV(A)) | V(ZV(N)) | V(ZV(P4)) | Totaal aantal | %Int(D) | %Int(A) | %Int(N) | %Int(P4) | %MR(D) | %MR(A) | %MR(N) | %MR(P4) | %LV(D) | %LV(A) | %LV(N) | %LV(P4) | %MV(D) |
|------|----------|----------|----------|-----------|----------|----------|----------|-----------|---------------|---------|---------|---------|----------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|
| 01   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 11790,80      | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 88,00  | 89,00  | 89,99  | --      | 8,40   |
| 03   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 11681,60      | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 88,00  | 88,99  | 89,98  | --      | 8,40   |
| 06   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 1020,02       | 6,83    | 3,50    | 0,50    | --       | --     | --     | --     | --      | 95,98  | 96,92  | 97,98  | --      | 3,44   |
| 02   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 11250,00      | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 88,01  | 89,00  | 89,96  | --      | 8,40   |
| 04   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 10710,80      | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 87,99  | 88,98  | 90,01  | --      | 8,40   |
| 03   | 60       | 60       | 60       | --        | 60       | 60       | 60       | --        | 809,60        | 6,83    | 3,50    | 0,51    | --       | --     | --     | --     | --      | 96,02  | 97,17  | 97,56  | --      | 3,44   |
| 06   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 3660,80       | 6,44    | 3,61    | 1,04    | --       | --     | --     | --     | --      | 89,56  | 91,01  | 91,82  | --      | 8,87   |
| 07   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 3780,80       | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 89,99  | 91,01  | 91,82  | --      | 8,51   |
| 09   | 50       | 50       | 50       | --        | 50       | 50       | 50       | --        | 5934,80       | 6,50    | 3,50    | 1,00    | --       | --     | --     | --     | --      | 89,99  | 91,00  | 92,07  | --      | 8,50   |
| 10   | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        | 371,21        | 6,84    | 3,50    | 0,48    | --       | --     | --     | --     | --      | 95,67  | 96,91  | 100,00 | --      | 3,54   |
| 12   | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        | 276,42        | 6,84    | 3,47    | 0,51    | --       | --     | --     | --     | --      | 96,29  | 97,92  | 100,00 | --      | 3,17   |
| 08   | 30       | 30       | 30       | --        | 30       | 30       | 30       | --        | 276,42        | 6,84    | 3,47    | 0,51    | --       | --     | --     | --     | --      | 96,29  | 97,92  | 100,00 | --      | 3,17   |

Invoergegevens wegverkeerslawaai  
 Bouw appartementencomplex Bovenkerkerweg Amstelveen

ANCOOR  
 Projectnummer 25012 V1-6

Model: situatie 2030  
 Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | %MV(A) | %MV(N) | %MV(P4) | %ZV(D) | %ZV(A) | %ZV(N) | %ZV(P4) | MR(D) | MR(A) | MR(N) | MR(P4) | LV(D)  | LV(A)  | LV(N)  | LV(P4) | MV(D) | MV(A) | MV(N) | MV(P4) | ZV(D) | ZV(A) | ZV(N) | ZV(P4) | LE (D) 63 |
|------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|-----------|
| 01   | 7,71   | 7,04   | --      | 3,60   | 3,30   | 2,97   | --      | --    | --    | --    | --     | 674,40 | 367,30 | 106,10 | --     | 64,40 | 31,80 | 8,30  | --     | 27,60 | 13,60 | 3,50  | --     | 85,63     |
| 03   | 7,70   | 7,02   | --      | 3,60   | 3,30   | 3,00   | --      | --    | --    | --    | --     | 668,20 | 363,90 | 105,10 | --     | 63,80 | 31,50 | 8,20  | --     | 27,30 | 13,50 | 3,50  | --     | 85,59     |
| 06   | 2,52   | 2,02   | --      | 0,57   | 0,56   | --     | --      | --    | --    | --    | --     | 66,90  | 34,60  | 5,00   | --     | 2,40  | 0,90  | 0,10  | --     | 0,40  | 0,20  | --    | --     | 72,96     |
| 02   | 7,70   | 7,02   | --      | 3,60   | 3,30   | 3,02   | --      | --    | --    | --    | --     | 643,50 | 350,40 | 101,30 | --     | 61,40 | 30,30 | 7,90  | --     | 26,30 | 13,00 | 3,40  | --     | 85,42     |
| 04   | 7,71   | 7,00   | --      | 3,61   | 3,31   | 2,99   | --      | --    | --    | --    | --     | 612,60 | 333,60 | 96,40  | --     | 58,50 | 28,90 | 7,50  | --     | 25,10 | 12,40 | 3,20  | --     | 85,21     |
| 03   | 2,47   | 2,44   | --      | 0,54   | 0,35   | --     | --      | --    | --    | --    | --     | 53,10  | 27,50  | 4,00   | --     | 1,90  | 0,70  | 0,10  | --     | 0,30  | 0,10  | --    | --     | 71,75     |
| 06   | 7,63   | 6,86   | --      | 1,57   | 1,36   | 1,32   | --      | --    | --    | --    | --     | 211,10 | 120,40 | 34,80  | --     | 20,90 | 10,10 | 2,60  | --     | 3,70  | 1,80  | 0,50  | --     | 79,89     |
| 07   | 7,63   | 6,86   | --      | 1,51   | 1,36   | 1,32   | --      | --    | --    | --    | --     | 221,10 | 120,40 | 34,80  | --     | 20,90 | 10,10 | 2,60  | --     | 3,70  | 1,80  | 0,50  | --     | 79,98     |
| 09   | 7,66   | 6,75   | --      | 1,50   | 1,35   | 1,18   | --      | --    | --    | --    | --     | 347,20 | 189,00 | 54,60  | --     | 32,80 | 15,90 | 4,00  | --     | 5,80  | 2,80  | 0,70  | --     | 81,94     |
| 10   | 2,31   | --     | --      | 0,79   | 0,78   | --     | --      | --    | --    | --    | --     | 24,30  | 12,60  | 1,80   | --     | 0,90  | 0,30  | --    | --     | 0,20  | 0,10  | --    | --     | 69,37     |
| 12   | 2,08   | --     | --      | 0,54   | --     | --     | --      | --    | --    | --    | --     | 18,20  | 9,40   | 1,40   | --     | 0,60  | 0,20  | --    | --     | 0,10  | --    | --    | --     | 75,12     |
| 08   | 2,08   | --     | --      | 0,54   | --     | --     | --      | --    | --    | --    | --     | 18,20  | 9,40   | 1,40   | --     | 0,60  | 0,20  | --    | --     | 0,10  | --    | --    | --     | 75,12     |

Model:       situatie 2030  
              Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
Groep:       (hoofdgroep)  
              Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

| Naam | LE (D) 125 | LE (D) 250 | LE (D) 500 | LE (D) 1k | LE (D) 2k | LE (D) 4k | LE (D) 8k | LE (A) 63 | LE (A) 125 | LE (A) 250 | LE (A) 500 | LE (A) 1k | LE (A) 2k | LE (A) 4k | LE (A) 8k | LE (N) 63 | LE (N) 125 | LE (N) 250 | LE (N) 500 | LE (N) 1k | LE (N) 2k |
|------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|
| 01   | 93,16      | 100,34     | 104,09     | 109,46    | 106,20    | 99,51     | 91,05     | 82,73     | 90,22      | 97,34      | 101,23     | 106,70    | 103,42    | 96,72     | 88,15     | 77,06     | 84,52      | 91,57      | 95,61      | 101,19    | 97,89     |
| 03   | 93,12      | 100,29     | 104,05     | 109,42    | 106,15    | 99,47     | 91,01     | 82,69     | 90,18      | 97,30      | 101,20     | 106,66    | 103,38    | 96,68     | 88,11     | 77,02     | 84,48      | 91,54      | 95,58      | 101,15    | 97,85     |
| 06   | 80,11      | 86,47      | 91,86      | 98,39     | 94,97     | 88,20     | 78,42     | 69,79     | 76,80      | 82,93      | 88,81      | 95,44     | 91,99     | 85,21     | 75,22     | 60,85     | 67,77      | 73,57      | 79,97      | 86,88     | 83,40     |
| 02   | 92,95      | 100,13     | 103,89     | 109,25    | 105,99    | 99,30     | 90,85     | 82,52     | 90,02      | 97,14      | 101,03     | 106,49    | 103,21    | 96,52     | 87,94     | 76,87     | 84,33      | 91,38      | 95,43      | 100,99    | 97,69     |
| 04   | 92,74      | 99,92      | 103,68     | 109,04    | 105,78    | 99,09     | 90,64     | 82,31     | 89,81      | 96,93      | 100,82     | 106,28    | 103,00    | 96,31     | 87,73     | 76,64     | 84,10      | 91,15      | 95,19      | 100,77    | 97,47     |
| 03   | 80,01      | 85,75      | 91,99      | 98,98     | 95,40     | 88,59     | 78,11     | 68,50     | 76,64      | 82,20      | 88,83      | 96,01     | 92,42     | 85,59     | 74,95     | 59,89     | 68,06      | 73,54      | 80,24      | 87,57     | 83,98     |
| 06   | 87,53      | 94,65      | 98,29      | 104,08    | 100,83    | 94,12     | 85,44     | 77,07     | 84,63      | 91,64      | 95,55      | 101,49    | 98,20     | 91,48     | 82,60     | 71,47     | 78,96      | 85,91      | 90,01      | 96,02     | 92,71     |
| 07   | 87,60      | 94,69      | 98,40      | 104,23    | 100,97    | 94,26     | 85,52     | 77,07     | 84,63      | 91,64      | 95,55      | 101,49    | 98,20     | 91,48     | 82,60     | 71,47     | 78,96      | 85,91      | 90,01      | 96,02     | 92,71     |
| 09   | 89,55      | 96,65      | 100,36     | 106,19    | 102,93    | 96,22     | 87,48     | 79,03     | 86,59      | 93,61      | 97,51      | 103,44    | 100,16    | 93,44     | 84,56     | 73,33     | 80,82      | 87,74      | 91,88      | 97,94     | 94,62     |
| 10   | 73,58      | 82,59      | 84,38      | 89,68     | 86,80     | 80,20     | 73,85     | 65,94     | 70,01      | 78,50      | 81,31      | 86,65     | 83,68     | 77,06     | 70,07     | 55,62     | 58,62      | 62,78      | 71,93      | 77,62     | 74,33     |
| 12   | 79,60      | 87,58      | 86,88      | 90,25     | 83,63     | 78,52     | 72,89     | 71,37     | 75,40      | 82,59      | 83,46      | 87,04     | 80,28     | 75,09     | 68,29     | 61,77     | 65,16      | 68,43      | 74,77      | 78,46     | 71,47     |
| 08   | 79,60      | 87,58      | 86,88      | 90,25     | 83,63     | 78,52     | 72,89     | 71,37     | 75,40      | 82,59      | 83,46      | 87,04     | 80,28     | 75,09     | 68,29     | 61,77     | 65,16      | 68,43      | 74,77      | 78,46     | 71,47     |

Model:       situatie 2030  
              Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
Groep:       (hoofdgroep)  
              Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawai - RMW-2012

| Naam | LE (N) 4k | LE (N) 8k | LE (P4) 63 | LE (P4) 125 | LE (P4) 250 | LE (P4) 500 | LE (P4) 1k | LE (P4) 2k | LE (P4) 4k | LE (P4) 8k |
|------|-----------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| 01   | 91,18     | 82,48     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 03   | 91,14     | 82,44     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 06   | 76,61     | 66,31     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 02   | 90,99     | 82,29     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 04   | 90,77     | 82,06     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
|      |           |           |            |             |             |             |            |            |            |            |
| 03   | 77,15     | 66,44     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 06   | 85,98     | 76,98     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 07   | 85,98     | 76,98     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 09   | 87,89     | 78,85     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 10   | 67,60     | 57,22     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
|      |           |           |            |             |             |             |            |            |            |            |
| 12   | 66,24     | 56,87     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |
| 08   | 66,24     | 56,87     | --         | --          | --          | --          | --         | --         | --         | --         |

Invoergegevens wegverkeerlawaai  
Bouw appartementencomplex Bovenkerkerweg Amstelveen

ANCOOR  
Projectnummer 25012 V1-6

Model: situatie 2030  
Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen - Omgeving Bovenkerkerweg te Amstelveen  
(hoofdgroep)  
Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

| Naam | Omschr.      | Maaiveld | Hdef.    | Hoogte A | Hoogte B | Hoogte C | Hoogte D | Hoogte E | Hoogte F | Gevel |
|------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------|
| TP01 | Toetspunt 01 | -3,03    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP02 | Toetspunt 02 | -2,98    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP03 | Toetspunt 03 | -3,06    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP04 | Toetspunt 04 | -3,21    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP05 | Toetspunt 05 | -3,36    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP09 | Toetspunt 09 | -3,54    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP06 | Toetspunt 06 | -3,49    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP07 | Toetspunt 07 | -3,43    | Relatief | 1,50     | 4,50     | 7,50     | 10,50    | --       | --       | Ja    |
| TP31 | Toetspunt 31 | -3,06    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP22 | Toetspunt 22 | -3,32    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP23 | Toetspunt 23 | -3,05    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP24 | Toetspunt 24 | -2,81    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP25 | Toetspunt 25 | -2,73    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP26 | Toetspunt 26 | -2,58    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP27 | Toetspunt 27 | -2,58    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP20 | Toetspunt 20 | -2,83    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP21 | Toetspunt 21 | -3,13    | Relatief | 8,00     | 14,50    | 21,00    | 30,80    | 40,50    | 50,30    | Ja    |
| TP32 | Toetspunt 32 | -3,00    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP33 | Toetspunt 33 | -2,92    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP34 | Toetspunt 34 | -2,85    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP35 | Toetspunt 35 | -2,79    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP36 | Toetspunt 36 | -2,82    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP37 | Toetspunt 37 | -2,94    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP38 | Toetspunt 38 | -3,02    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP40 | Toetspunt 40 | -2,95    | Relatief | --       | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | Ja    |
| TP41 | Toetspunt 41 | -2,95    | Relatief | --       | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | Ja    |
| TP42 | Toetspunt 42 | -3,03    | Relatief | --       | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | Ja    |
| TP43 | Toetspunt 43 | -3,09    | Relatief | --       | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | Ja    |
| TP44 | Toetspunt 44 | -3,10    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |
| TP39 | Toetspunt 39 | -2,98    | Relatief | 5,50     | 8,50     | 11,50    | --       | --       | --       | Ja    |

## BIJLAGE VI

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 55,2 | 52,3  | 45,6  | 55,8 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 56,3 | 53,4  | 46,9  | 56,9 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 56,8 | 53,9  | 47,5  | 57,5 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 56,8 | 54,0  | 47,7  | 57,6 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 55,0 | 52,1  | 45,1  | 55,4 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 55,9 | 53,0  | 46,2  | 56,4 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 56,3 | 53,4  | 46,8  | 56,9 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 56,4 | 53,5  | 47,0  | 57,0 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 48,1 | 45,2  | 37,8  | 48,4 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 48,8 | 45,9  | 38,4  | 49,1 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 49,3 | 46,4  | 39,0  | 49,6 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 49,3 | 46,4  | 39,2  | 49,7 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 47,7 | 44,8  | 38,4  | 48,4 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 47,8 | 45,0  | 38,0  | 48,3 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 48,3 | 45,5  | 38,6  | 48,9 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 48,6 | 45,8  | 39,1  | 49,2 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 48,6 | 45,8  | 40,2  | 49,6 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 50,3 | 47,6  | 42,0  | 51,4 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 51,2 | 48,4  | 42,8  | 52,2 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 51,6 | 48,8  | 43,3  | 52,6 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 52,9 | 50,1  | 44,4  | 53,8 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 55,5 | 52,7  | 47,0  | 56,5 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 57,2 | 54,4  | 48,7  | 58,2 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 57,9 | 55,1  | 49,4  | 58,9 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 53,7 | 50,9  | 45,2  | 54,7 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 56,2 | 53,5  | 47,7  | 57,2 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 57,6 | 54,8  | 49,1  | 58,5 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 58,2 | 55,4  | 49,8  | 59,2 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 47,9 | 45,1  | 39,5  | 48,9 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 50,6 | 47,8  | 42,2  | 51,6 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 52,0 | 49,2  | 43,6  | 53,0 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 52,5 | 49,7  | 44,2  | 53,5 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 35,3 | 32,5  | 26,6  | 36,2 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 34,2 | 31,3  | 24,6  | 34,7 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 34,0 | 31,0  | 23,2  | 34,2 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 34,9 | 31,9  | 23,3  | 34,8 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 35,5 | 32,5  | 23,9  | 35,5 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 35,7 | 32,7  | 24,1  | 35,6 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 35,9 | 33,1  | 27,2  | 36,8 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 34,1 | 31,2  | 24,6  | 34,7 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 33,4 | 30,5  | 22,8  | 33,7 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 34,4 | 31,4  | 22,8  | 34,4 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 35,1 | 32,1  | 23,5  | 35,0 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 35,3 | 32,3  | 23,7  | 35,3 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 58,7 | 56,0  | 50,4  | 59,8 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 58,8 | 56,0  | 50,4  | 59,8 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 58,6 | 55,8  | 50,3  | 59,6 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | 58,3 | 55,5  | 49,9  | 59,3 |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | 57,8 | 55,0  | 49,4  | 58,8 |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | 57,2 | 54,5  | 48,9  | 58,3 |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 60,0 | 57,2  | 51,6  | 61,0 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 59,8 | 57,0  | 51,5  | 60,9 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 59,6 | 56,8  | 51,3  | 60,6 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | 59,1 | 56,3  | 50,7  | 60,1 |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | 58,4 | 55,6  | 50,1  | 59,4 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | 57,8 | 55,0  | 49,5  | 58,8 |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 63,2 | 60,4  | 54,9  | 64,3 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 63,1 | 60,3  | 54,7  | 64,1 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 62,8 | 60,0  | 54,4  | 63,8 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 62,1 | 59,3  | 53,8  | 63,2 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 61,4 | 58,6  | 53,1  | 62,4 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 60,7 | 57,9  | 52,4  | 61,7 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 62,8 | 60,0  | 54,5  | 63,9 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 62,7 | 59,9  | 54,4  | 63,7 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 62,4 | 59,6  | 54,1  | 63,4 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 61,8 | 59,0  | 53,5  | 62,8 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 61,1 | 58,3  | 52,8  | 62,1 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 60,4 | 57,6  | 52,1  | 61,5 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 58,1 | 55,3  | 49,8  | 59,1 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 57,7 | 54,9  | 49,3  | 58,7 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 57,2 | 54,4  | 48,8  | 58,2 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 56,6 | 53,8  | 48,3  | 57,6 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 55,4 | 52,6  | 47,0  | 56,4 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 56,7 | 53,9  | 48,4  | 57,8 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 56,4 | 53,6  | 48,0  | 57,4 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 55,9 | 53,1  | 47,5  | 56,9 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 52,0 | 49,1  | 42,0  | 52,4 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 52,3 | 49,4  | 42,5  | 52,8 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 52,6 | 49,7  | 43,0  | 53,1 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 52,8 | 49,8  | 42,5  | 53,1 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 52,9 | 49,9  | 42,8  | 53,3 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 53,0 | 50,1  | 43,2  | 53,5 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 54,1 | 51,1  | 43,7  | 54,4 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 53,9 | 51,0  | 43,7  | 54,3 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 53,9 | 51,0  | 43,9  | 54,3 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 54,8 | 51,9  | 44,4  | 55,1 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 54,7 | 51,8  | 44,6  | 55,1 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 54,6 | 51,7  | 44,6  | 55,0 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 55,3 | 52,4  | 45,0  | 55,6 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 55,2 | 52,3  | 45,1  | 55,6 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 55,1 | 52,1  | 45,2  | 55,5 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 55,5 | 52,6  | 45,3  | 55,9 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 55,5 | 52,6  | 45,6  | 56,0 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 55,4 | 52,5  | 45,6  | 55,9 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 52,9 | 50,0  | 43,6  | 53,5 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 53,4 | 50,5  | 44,2  | 54,1 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 53,6 | 50,7  | 44,5  | 54,3 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 45,1 | 42,3  | 36,8  | 46,1 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 46,2 | 43,4  | 37,8  | 47,2 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 46,1 | 43,3  | 37,7  | 47,1 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 46,0 | 43,2  | 37,6  | 47,0 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 47,0 | 44,2  | 38,7  | 48,0 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 46,5 | 43,7  | 38,2  | 47,5 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 45,8 | 43,1  | 37,5  | 46,9 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 47,0 | 44,2  | 38,7  | 48,0 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 46,8 | 44,0  | 38,4  | 47,8 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 45,8 | 43,0  | 37,5  | 46,8 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 46,8 | 44,1  | 38,5  | 47,9 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 47,1 | 44,3  | 38,7  | 48,1 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 45,5 | 42,8  | 37,2  | 46,6 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 46,9 | 44,1  | 38,5  | 47,9 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 47,2 | 44,4  | 38,8  | 48,2 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 45,3 | 42,5  | 37,0  | 46,3 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 46,8 | 44,0  | 38,5  | 47,8 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 47,3 | 44,5  | 39,0  | 48,4 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 44,8 | 41,9  | 35,4  | 45,4 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 45,3 | 42,4  | 36,0  | 46,0 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 45,8 | 42,9  | 36,6  | 46,5 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Nesserlaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 35,6 | 32,6  | 24,1  | 35,6 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 36,6 | 33,6  | 25,2  | 36,6 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 37,2 | 34,2  | 25,7  | 37,2 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 37,7 | 34,7  | 26,3  | 37,7 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 34,9 | 31,9  | 23,5  | 34,9 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 35,8 | 32,8  | 24,4  | 35,9 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 36,3 | 33,3  | 24,9  | 36,3 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 36,9 | 33,9  | 25,5  | 36,9 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 32,4 | 29,4  | 20,9  | 32,4 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 32,8 | 29,8  | 21,4  | 32,9 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 33,0 | 30,0  | 21,5  | 33,0 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 33,4 | 30,4  | 21,9  | 33,4 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 25,4 | 22,4  | 14,0  | 25,4 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 26,7 | 23,7  | 15,3  | 26,7 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 27,4 | 24,4  | 16,0  | 27,4 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 28,5 | 25,5  | 17,0  | 28,5 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 23,6 | 20,7  | 12,2  | 23,7 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 28,3 | 25,3  | 16,9  | 28,3 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 28,3 | 25,3  | 16,8  | 28,3 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 25,1 | 22,1  | 13,6  | 25,1 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 34,6 | 31,6  | 23,1  | 34,6 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 36,6 | 33,6  | 25,1  | 36,6 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 37,3 | 34,3  | 25,8  | 37,3 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 37,8 | 34,8  | 26,3  | 37,8 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 35,6 | 32,6  | 24,2  | 35,6 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 37,5 | 34,5  | 26,1  | 37,5 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 37,6 | 34,6  | 26,1  | 37,6 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 38,1 | 35,1  | 26,6  | 38,1 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 21,8 | 18,8  | 10,4  | 21,8 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 26,5 | 23,5  | 15,1  | 26,5 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 26,1 | 23,1  | 14,6  | 26,1 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 25,0 | 22,0  | 13,6  | 25,0 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 10,5 | 7,4   | -1,2  | 10,4 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 10,7 | 7,7   | -0,8  | 10,7 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 19,6 | 16,6  | 8,1   | 19,6 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 20,1 | 17,1  | 8,6   | 20,1 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 21,5 | 18,5  | 10,1  | 21,5 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 19,5 | 16,5  | 8,1   | 19,5 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 15,9 | 12,9  | 4,5   | 16,0 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 20,6 | 17,6  | 9,1   | 20,6 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 18,5 | 15,5  | 7,1   | 18,5 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 13,0 | 10,0  | 1,6   | 13,0 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Nesserlaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 37,0 | 34,0  | 25,5  | 37,0 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 38,0 | 35,0  | 26,6  | 38,0 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 38,2 | 35,2  | 26,8  | 38,2 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 38,2 | 35,2  | 26,7  | 38,2 |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 38,0 | 35,0  | 26,6  | 38,1 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 37,9 | 34,9  | 26,5  | 38,0 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 37,5 | 34,5  | 26,1  | 37,5 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 38,5 | 35,5  | 27,1  | 38,6 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 38,6 | 35,6  | 27,1  | 38,6 |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 38,6 | 35,6  | 27,1  | 38,6 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 38,4 | 35,4  | 27,0  | 38,4 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 38,3 | 35,3  | 26,8  | 38,3 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 38,5 | 35,5  | 27,1  | 38,5 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 38,5 | 35,5  | 27,0  | 38,5 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 38,4 | 35,4  | 27,0  | 38,4 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 38,3 | 35,3  | 26,8  | 38,3 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 37,9 | 34,9  | 26,4  | 37,9 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 38,0 | 35,0  | 26,5  | 38,0 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 37,9 | 34,9  | 26,5  | 37,9 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 37,8 | 34,8  | 26,3  | 37,8 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 35,9 | 32,9  | 24,4  | 35,9 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 35,8 | 32,7  | 24,3  | 35,8 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 35,8 | 32,8  | 24,4  | 35,8 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 33,9 | 30,9  | 22,4  | 33,9 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 33,9 | 30,9  | 22,5  | 33,9 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 34,2 | 31,2  | 22,7  | 34,2 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 34,4 | 31,4  | 23,0  | 34,4 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 34,6 | 31,5  | 23,1  | 34,6 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 34,9 | 31,9  | 23,5  | 34,9 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 34,4 | 31,4  | 22,9  | 34,4 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 34,6 | 31,6  | 23,1  | 34,6 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 34,9 | 31,9  | 23,4  | 34,9 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 35,2 | 32,1  | 23,7  | 35,2 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 35,5 | 32,5  | 24,1  | 35,5 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 35,9 | 32,9  | 24,5  | 35,9 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 35,2 | 32,2  | 23,7  | 35,2 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 35,6 | 32,6  | 24,1  | 35,6 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 36,1 | 33,1  | 24,6  | 36,1 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 35,5 | 32,5  | 24,0  | 35,5 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 35,8 | 32,8  | 24,3  | 35,8 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 35,9 | 32,9  | 24,5  | 35,9 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 27,1 | 24,1  | 15,7  | 27,1 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 27,2 | 24,2  | 15,7  | 27,2 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 22,4 | 19,4  | 11,0  | 22,4 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 27,8 | 24,9  | 16,4  | 27,9 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 27,4 | 24,4  | 16,0  | 27,4 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 22,4 | 19,4  | 10,9  | 22,4 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 26,8 | 23,8  | 15,3  | 26,8 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 26,5 | 23,5  | 15,0  | 26,5 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 20,7 | 17,7  | 9,2   | 20,7 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Nesserlaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 26,8 | 23,8  | 15,3  | 26,8 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 26,8 | 23,8  | 15,4  | 26,8 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 20,0 | 17,0  | 8,5   | 20,0 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 26,0 | 23,1  | 14,6  | 26,1 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 26,3 | 23,3  | 14,9  | 26,3 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 24,5 | 21,5  | 13,1  | 24,5 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 25,4 | 22,4  | 14,0  | 25,5 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 26,0 | 23,0  | 14,5  | 26,0 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 23,7 | 20,7  | 12,3  | 23,7 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 31,9 | 28,9  | 20,4  | 31,9 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 31,7 | 28,6  | 20,2  | 31,7 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 31,8 | 28,7  | 20,3  | 31,8 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Burgemeester Wiegelweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 24,0 | 21,2  | 15,7  | 25,0 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 25,6 | 22,8  | 17,3  | 26,6 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 26,9 | 24,1  | 18,6  | 27,9 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 20,0 | 17,3  | 11,7  | 21,1 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 24,9 | 22,1  | 16,6  | 25,9 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 27,5 | 24,8  | 19,3  | 28,6 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 27,1 | 24,3  | 18,8  | 28,1 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 23,6 | 20,9  | 15,3  | 24,7 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 30,8 | 28,1  | 22,6  | 31,9 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 35,5 | 32,8  | 27,3  | 36,6 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 36,5 | 33,8  | 28,3  | 37,6 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 36,5 | 33,8  | 28,3  | 37,6 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 30,8 | 28,0  | 22,5  | 31,9 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 35,5 | 32,8  | 27,3  | 36,6 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 37,2 | 34,5  | 29,0  | 38,3 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 36,9 | 34,1  | 28,6  | 37,9 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 33,2 | 30,5  | 25,0  | 34,3 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 36,7 | 34,0  | 28,5  | 37,8 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 38,5 | 35,8  | 30,3  | 39,6 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 39,0 | 36,2  | 30,7  | 40,1 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 28,7 | 26,0  | 20,5  | 29,8 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 31,9 | 29,2  | 23,7  | 33,0 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 33,3 | 30,6  | 25,1  | 34,4 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 34,5 | 31,8  | 26,3  | 35,6 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 29,5 | 26,8  | 21,3  | 30,6 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 32,4 | 29,7  | 24,2  | 33,5 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 33,1 | 30,4  | 24,9  | 34,2 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 34,3 | 31,6  | 26,1  | 35,4 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 32,5 | 29,8  | 24,3  | 33,6 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 36,0 | 33,3  | 27,8  | 37,1 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 37,5 | 34,7  | 29,2  | 38,6 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 38,3 | 35,5  | 30,0  | 39,4 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 32,1 | 29,4  | 23,9  | 33,2 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 34,0 | 31,2  | 25,7  | 35,0 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 34,2 | 31,5  | 26,0  | 35,3 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 35,4 | 32,7  | 27,2  | 36,5 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 36,3 | 33,6  | 28,1  | 37,4 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 36,9 | 34,2  | 28,7  | 38,0 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 31,8 | 29,0  | 23,5  | 32,8 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 34,5 | 31,7  | 26,2  | 35,6 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 34,1 | 31,4  | 25,9  | 35,2 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 35,0 | 32,2  | 26,7  | 36,0 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 36,0 | 33,3  | 27,8  | 37,1 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 36,6 | 33,9  | 28,4  | 37,7 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 22,9 | 20,2  | 14,7  | 24,0 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 22,5 | 19,7  | 14,2  | 23,6 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 25,0 | 22,3  | 16,8  | 26,1 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 23,4 | 20,6  | 15,1  | 24,4 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 23,8 | 21,1  | 15,6  | 24,9 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 25,8 | 23,1  | 17,6  | 26,9 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Burgemeester Wiegelweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 24,8 | 22,0  | 16,6  | 25,9 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 24,7 | 22,0  | 16,5  | 25,8 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 25,7 | 23,0  | 17,5  | 26,8 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 26,6 | 23,9  | 18,4  | 27,7 |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 27,4 | 24,7  | 19,2  | 28,5 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 28,3 | 25,6  | 20,1  | 29,4 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 25,2 | 22,4  | 16,9  | 26,2 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 25,2 | 22,5  | 17,0  | 26,3 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 26,2 | 23,5  | 18,0  | 27,3 |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 27,1 | 24,3  | 18,8  | 28,1 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 27,9 | 25,1  | 19,6  | 28,9 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 28,7 | 26,0  | 20,5  | 29,8 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 35,3 | 32,6  | 27,1  | 36,4 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 36,3 | 33,6  | 28,1  | 37,4 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 37,3 | 34,6  | 29,1  | 38,4 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 37,9 | 35,1  | 29,6  | 38,9 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 35,3 | 32,6  | 27,1  | 36,4 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 36,6 | 33,9  | 28,4  | 37,7 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 37,6 | 34,8  | 29,3  | 38,7 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 38,1 | 35,3  | 29,8  | 39,1 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 25,3 | 22,6  | 17,0  | 26,4 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 24,9 | 22,1  | 16,6  | 26,0 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 16,3 | 13,6  | 8,0   | 17,4 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 24,0 | 21,3  | 15,7  | 25,1 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 23,4 | 20,6  | 15,1  | 24,4 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 14,1 | 11,3  | 5,8   | 15,1 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 24,9 | 22,1  | 16,6  | 25,9 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 25,3 | 22,6  | 17,1  | 26,4 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 23,6 | 20,9  | 15,4  | 24,7 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 26,3 | 23,5  | 18,0  | 27,3 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 26,6 | 23,9  | 18,3  | 27,7 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 26,3 | 23,6  | 18,1  | 27,4 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 24,3 | 21,6  | 16,0  | 25,4 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 25,9 | 23,1  | 17,6  | 26,9 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 26,2 | 23,5  | 18,0  | 27,3 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 25,6 | 22,8  | 17,3  | 26,6 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 25,7 | 23,0  | 17,5  | 26,8 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 26,3 | 23,5  | 18,0  | 27,3 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 31,7 | 29,0  | 23,4  | 32,8 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 33,3 | 30,6  | 25,1  | 34,4 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 34,8 | 32,1  | 26,6  | 35,9 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 37,6 | 34,9  | 29,4  | 38,7 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 38,6 | 35,9  | 30,4  | 39,7 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 39,3 | 36,6  | 31,1  | 40,4 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 37,7 | 35,0  | 29,5  | 38,8 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 38,8 | 36,0  | 30,5  | 39,9 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 39,5 | 36,8  | 31,3  | 40,6 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 37,2 | 34,5  | 29,0  | 38,3 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 38,3 | 35,6  | 30,1  | 39,4 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 39,1 | 36,4  | 30,9  | 40,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Burgemeester Wiegelweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 38,3 | 35,6  | 30,1  | 39,4 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 38,0 | 35,2  | 29,7  | 39,0 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 39,1 | 36,4  | 30,9  | 40,2 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 37,8 | 35,1  | 29,6  | 38,9 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 37,5 | 34,7  | 29,2  | 38,5 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 38,9 | 36,1  | 30,6  | 39,9 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 37,5 | 34,8  | 29,3  | 38,6 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 37,6 | 34,9  | 29,4  | 38,7 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 38,7 | 36,0  | 30,5  | 39,8 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 32,4 | 29,7  | 24,2  | 33,5 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 34,2 | 31,5  | 26,0  | 35,3 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 35,2 | 32,5  | 27,0  | 36,3 |

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hammerskjoldsingel  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 26,5 | 23,7  | 18,1  | 27,5 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 29,0 | 26,1  | 20,6  | 30,0 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 31,6 | 28,8  | 23,2  | 32,6 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 34,1 | 31,3  | 25,8  | 35,1 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 26,0 | 23,2  | 17,6  | 27,0 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 28,4 | 25,6  | 20,0  | 29,4 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 31,8 | 29,0  | 23,4  | 32,8 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 34,5 | 31,7  | 26,2  | 35,5 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 28,5 | 25,7  | 20,1  | 29,5 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 35,2 | 32,4  | 26,9  | 36,2 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 38,2 | 35,4  | 29,9  | 39,2 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 38,2 | 35,4  | 29,8  | 39,2 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 27,8 | 25,0  | 19,4  | 28,8 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 35,3 | 32,5  | 27,0  | 36,3 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 38,1 | 35,3  | 29,8  | 39,2 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 38,2 | 35,4  | 29,8  | 39,2 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 27,4 | 24,6  | 19,0  | 28,4 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 35,5 | 32,7  | 27,2  | 36,5 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 37,8 | 35,0  | 29,4  | 38,8 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 37,3 | 34,5  | 29,0  | 38,3 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 22,1 | 19,3  | 13,7  | 23,1 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 26,6 | 23,8  | 18,2  | 27,6 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 19,8 | 17,0  | 11,4  | 20,8 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 19,7 | 16,9  | 11,3  | 20,7 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 23,1 | 20,3  | 14,7  | 24,1 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 19,2 | 16,4  | 10,8  | 20,2 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 27,8 | 25,0  | 19,5  | 28,8 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 35,4 | 32,6  | 27,0  | 36,4 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 37,5 | 34,7  | 29,2  | 38,5 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 36,9 | 34,1  | 28,6  | 37,9 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 35,4 | 32,6  | 27,1  | 36,5 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 37,2 | 34,4  | 28,8  | 38,2 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 38,6 | 35,8  | 30,2  | 39,6 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 40,3 | 37,5  | 32,0  | 41,3 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 40,9 | 38,1  | 32,5  | 41,9 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 41,1 | 38,4  | 32,8  | 42,2 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 35,4 | 32,6  | 27,1  | 36,4 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 37,0 | 34,2  | 28,6  | 38,0 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 38,5 | 35,7  | 30,1  | 39,5 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 40,2 | 37,4  | 31,9  | 41,2 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 41,0 | 38,2  | 32,7  | 42,0 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 41,4 | 38,6  | 33,0  | 42,4 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 29,6 | 26,8  | 21,2  | 30,6 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 30,7 | 27,9  | 22,3  | 31,7 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 32,4 | 29,6  | 24,0  | 33,4 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | 34,6 | 31,9  | 26,3  | 35,7 |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | 35,3 | 32,6  | 27,0  | 36,4 |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | 35,9 | 33,2  | 27,6  | 37,0 |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 29,0 | 26,2  | 20,6  | 30,0 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 30,3 | 27,4  | 21,9  | 31,3 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 31,9 | 29,1  | 23,6  | 32,9 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | 34,1 | 31,3  | 25,8  | 35,1 |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | 35,1 | 32,3  | 26,7  | 36,1 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hammerskjoldsingel  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | 35,5 | 32,7  | 27,1  | 36,5 |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | -1,5 | -4,3  | -9,9  | -0,5 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 36,8 | 34,0  | 28,4  | 37,8 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 38,4 | 35,6  | 30,1  | 39,4 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 39,2 | 36,4  | 30,9  | 40,2 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 39,5 | 36,7  | 31,1  | 40,5 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 37,3 | 34,5  | 28,9  | 38,3 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 38,8 | 36,0  | 30,4  | 39,8 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 39,6 | 36,8  | 31,2  | 40,6 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 39,8 | 37,0  | 31,5  | 40,9 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 30,6 | 27,8  | 22,3  | 31,6 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 35,6 | 32,8  | 27,2  | 36,6 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 37,2 | 34,4  | 28,8  | 38,2 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 30,8 | 28,0  | 22,4  | 31,8 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 35,6 | 32,8  | 27,2  | 36,6 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 37,3 | 34,5  | 29,0  | 38,4 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 31,2 | 28,4  | 22,8  | 32,2 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 36,0 | 33,2  | 27,6  | 37,0 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 37,2 | 34,4  | 28,9  | 38,2 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 30,4 | 27,6  | 22,0  | 31,4 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 35,5 | 32,7  | 27,2  | 36,6 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 36,9 | 34,1  | 28,6  | 37,9 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 30,8 | 28,0  | 22,4  | 31,8 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 35,2 | 32,4  | 26,9  | 36,2 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 36,9 | 34,1  | 28,5  | 37,9 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 30,6 | 27,7  | 22,2  | 31,6 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 34,7 | 31,9  | 26,3  | 35,7 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 35,9 | 33,2  | 27,6  | 37,0 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 31,9 | 29,1  | 23,6  | 32,9 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 33,0 | 30,3  | 24,7  | 34,1 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 33,8 | 31,1  | 25,5  | 34,9 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 37,0 | 34,2  | 28,7  | 38,0 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 38,0 | 35,2  | 29,7  | 39,0 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 38,7 | 35,9  | 30,3  | 39,7 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 38,8 | 36,0  | 30,4  | 39,8 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 39,9 | 37,2  | 31,6  | 41,0 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 39,8 | 37,0  | 31,4  | 40,8 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 38,0 | 35,2  | 29,7  | 39,0 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 38,7 | 35,9  | 30,4  | 39,7 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 39,2 | 36,4  | 30,8  | 40,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hammerskjoldsingel  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 37,0 | 34,2  | 28,7  | 38,0 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 37,0 | 34,2  | 28,6  | 38,0 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 38,0 | 35,2  | 29,7  | 39,0 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 37,0 | 34,3  | 28,7  | 38,1 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 36,2 | 33,4  | 27,8  | 37,2 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 37,8 | 35,0  | 29,4  | 38,8 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 32,4 | 29,6  | 24,0  | 33,4 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 34,7 | 31,9  | 26,3  | 35,7 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 36,6 | 33,8  | 28,3  | 37,7 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 28,5 | 25,7  | 20,1  | 29,5 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 32,3 | 29,5  | 23,9  | 33,3 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 37,0 | 34,2  | 28,6  | 38,0 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
LAcq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hugo de Vriesweg / Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 18,0 | 14,9  | 5,5   | 17,8 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 19,0 | 15,9  | 6,5   | 18,8 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 19,5 | 16,4  | 7,0   | 19,3 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 19,6 | 16,5  | 7,1   | 19,3 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 16,7 | 13,6  | 4,2   | 16,5 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 15,7 | 12,6  | 3,0   | 15,4 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 16,0 | 12,8  | 3,3   | 15,7 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 9,2  | 6,0   | -3,7  | 8,9  |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 23,2 | 20,1  | 10,7  | 23,0 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 25,3 | 22,1  | 12,7  | 25,0 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 27,4 | 24,3  | 14,9  | 27,2 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 28,8 | 25,7  | 16,3  | 28,5 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 23,6 | 20,5  | 11,1  | 23,4 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 26,2 | 23,0  | 13,6  | 25,9 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 28,4 | 25,3  | 15,9  | 28,2 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 29,6 | 26,5  | 17,1  | 29,4 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 28,1 | 25,0  | 15,6  | 27,8 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 30,0 | 26,8  | 17,5  | 29,7 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 31,4 | 28,3  | 18,9  | 31,2 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 32,5 | 29,4  | 20,0  | 32,3 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 25,5 | 22,3  | 13,0  | 25,2 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 27,2 | 24,0  | 14,7  | 26,9 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 28,2 | 25,1  | 15,7  | 28,0 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 29,1 | 25,9  | 16,5  | 28,8 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 25,5 | 22,4  | 13,1  | 25,3 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 27,0 | 23,8  | 14,5  | 26,7 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 27,5 | 24,4  | 15,0  | 27,3 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 28,5 | 25,4  | 16,0  | 28,2 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 27,8 | 24,7  | 15,4  | 27,6 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 29,5 | 26,4  | 17,0  | 29,3 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 31,1 | 28,0  | 18,6  | 30,9 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 32,3 | 29,2  | 19,8  | 32,1 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 14,7 | 11,6  | 2,0   | 14,4 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 15,7 | 12,5  | 3,1   | 15,4 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 16,5 | 13,3  | 3,8   | 16,2 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 18,3 | 15,1  | 5,7   | 18,0 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 21,1 | 18,0  | 8,6   | 20,9 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 21,0 | 17,8  | 8,4   | 20,7 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 14,4 | 11,2  | 1,6   | 14,1 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 15,3 | 12,1  | 2,6   | 15,0 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 16,3 | 13,2  | 3,7   | 16,0 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 19,0 | 15,9  | 6,5   | 18,8 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 21,5 | 18,4  | 9,1   | 21,3 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 21,5 | 18,4  | 9,1   | 21,3 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 9,2  | 6,0   | -3,7  | 8,8  |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 4,4  | 1,2   | -8,3  | 4,1  |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 4,5  | 1,4   | -8,1  | 4,2  |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 8,5  | 5,2   | -4,5  | 8,1  |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 1,9  | -1,3  | -11,0 | 1,5  |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 1,9  | -1,3  | -10,9 | 1,6  |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hugo de Vriesweg / Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 21,1 | 18,0  | 8,5   | 20,8 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 21,0 | 17,9  | 8,4   | 20,8 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 21,8 | 18,6  | 9,2   | 21,5 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 22,6 | 19,5  | 10,0  | 22,4 |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 22,9 | 19,7  | 10,2  | 22,6 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 22,8 | 19,7  | 10,2  | 22,6 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 21,4 | 18,3  | 8,9   | 21,2 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 21,4 | 18,2  | 8,8   | 21,1 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 22,1 | 19,0  | 9,5   | 21,9 |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 23,0 | 19,8  | 10,3  | 22,7 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 23,1 | 20,0  | 10,5  | 22,9 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 23,1 | 19,9  | 10,5  | 22,8 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 23,3 | 20,1  | 10,7  | 23,0 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 24,5 | 21,4  | 11,9  | 24,2 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 25,4 | 22,3  | 12,9  | 25,2 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 25,4 | 22,2  | 12,8  | 25,1 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 23,0 | 19,9  | 10,5  | 22,8 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 24,5 | 21,4  | 11,9  | 24,2 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 25,5 | 22,4  | 13,0  | 25,2 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 25,5 | 22,4  | 13,0  | 25,3 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 10,8 | 7,5   | -2,2  | 10,4 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 13,0 | 9,8   | 0,2   | 12,6 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 16,1 | 13,0  | 3,7   | 15,9 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 9,9  | 6,7   | -3,1  | 9,5  |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 11,7 | 8,6   | -1,0  | 11,4 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 13,7 | 10,6  | 1,1   | 13,4 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 11,3 | 8,1   | -1,5  | 10,9 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 7,7  | 4,4   | -5,3  | 7,3  |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 5,7  | 2,5   | -7,2  | 5,4  |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 11,7 | 8,5   | -1,2  | 11,3 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 7,6  | 4,3   | -5,6  | 7,2  |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 10,3 | 7,1   | -2,4  | 10,0 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 14,8 | 11,6  | 2,1   | 14,5 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 9,5  | 6,3   | -3,4  | 9,2  |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 11,2 | 8,0   | -1,4  | 10,9 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 12,9 | 9,7   | 0,1   | 12,6 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 9,8  | 6,6   | -3,0  | 9,5  |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 10,6 | 7,5   | -2,0  | 10,3 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 25,1 | 22,0  | 12,6  | 24,9 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 27,1 | 24,0  | 14,6  | 26,8 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 28,4 | 25,2  | 15,9  | 28,1 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 27,7 | 24,6  | 15,2  | 27,4 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 30,7 | 27,5  | 18,2  | 30,4 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 31,8 | 28,7  | 19,4  | 31,6 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 27,3 | 24,1  | 14,8  | 27,0 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 30,5 | 27,4  | 18,0  | 30,3 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 31,6 | 28,5  | 19,1  | 31,4 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 26,6 | 23,4  | 14,1  | 26,3 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 30,3 | 27,2  | 17,8  | 30,0 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 31,3 | 28,1  | 18,8  | 31,0 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Hugo de Vriesweg / Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 26,7 | 23,5  | 14,1  | 26,4 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 30,5 | 27,4  | 18,0  | 30,2 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 31,5 | 28,3  | 19,0  | 31,2 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 26,4 | 23,3  | 13,9  | 26,1 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 30,5 | 27,3  | 18,0  | 30,2 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 31,5 | 28,3  | 19,0  | 31,2 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 26,4 | 23,3  | 13,9  | 26,2 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 30,6 | 27,5  | 18,2  | 30,4 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 31,5 | 28,4  | 19,0  | 31,3 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 23,1 | 19,9  | 10,5  | 22,8 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 27,2 | 24,1  | 14,7  | 26,9 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 28,2 | 25,1  | 15,7  | 28,0 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Zilver schoonlaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 13,1 | 9,2   | -0,5  | 12,4 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 14,2 | 10,3  | 0,5   | 13,5 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 14,8 | 10,9  | 1,0   | 14,1 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 14,4 | 10,6  | 1,1   | 13,8 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 12,4 | 8,6   | -1,2  | 11,8 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 14,1 | 10,2  | 0,5   | 13,4 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 14,7 | 10,8  | 1,0   | 14,0 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 13,8 | 10,0  | 0,5   | 13,2 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 18,6 | 14,8  | 5,4   | 18,0 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 21,7 | 18,0  | 8,5   | 21,2 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 23,2 | 19,5  | 10,1  | 22,7 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 24,8 | 21,1  | 11,8  | 24,3 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 19,7 | 16,0  | 6,7   | 19,2 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 21,9 | 18,2  | 8,8   | 21,4 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 23,1 | 19,4  | 10,0  | 22,6 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 24,6 | 21,0  | 11,7  | 24,1 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 20,1 | 16,5  | 7,3   | 19,7 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 22,4 | 18,7  | 9,4   | 21,9 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 23,8 | 20,1  | 10,8  | 23,3 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 25,3 | 21,7  | 12,4  | 24,9 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 13,5 | 9,8   | 0,5   | 13,0 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 15,3 | 11,6  | 2,1   | 14,8 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 15,7 | 12,0  | 2,6   | 15,2 |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 16,5 | 12,8  | 3,5   | 16,0 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 13,7 | 10,0  | 0,7   | 13,2 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 15,2 | 11,4  | 2,0   | 14,6 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 15,5 | 11,8  | 2,4   | 15,0 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 16,5 | 12,8  | 3,5   | 16,0 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 19,6 | 16,0  | 6,7   | 19,2 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 22,0 | 18,3  | 8,9   | 21,5 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 23,4 | 19,7  | 10,3  | 22,9 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 24,7 | 21,0  | 11,7  | 24,2 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 19,9 | 16,2  | 6,9   | 19,4 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 20,8 | 17,1  | 7,8   | 20,3 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 21,5 | 17,8  | 8,6   | 21,0 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 22,0 | 18,4  | 9,1   | 21,6 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 22,1 | 18,4  | 9,1   | 21,6 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 22,2 | 18,6  | 9,3   | 21,8 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 20,4 | 16,7  | 7,4   | 19,9 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 21,7 | 18,0  | 8,7   | 21,2 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 22,2 | 18,6  | 9,3   | 21,7 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 22,4 | 18,8  | 9,5   | 22,0 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 22,6 | 19,0  | 9,7   | 22,2 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 22,5 | 18,9  | 9,6   | 22,0 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 7,9  | 3,9   | -6,0  | 7,1  |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 0,9  | -3,0  | -12,9 | 0,2  |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 3,6  | -0,1  | -9,7  | 3,1  |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 7,4  | 3,4   | -6,5  | 6,7  |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 4,4  | 0,6   | -9,0  | 3,8  |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 6,8  | 3,1   | -6,3  | 6,3  |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
 Model: situatie 2030  
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: Zilver schoonlaan  
 Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 9,4  | 5,6   | -4,0  | 8,8  |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 8,5  | 4,7   | -4,9  | 7,9  |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 9,2  | 5,4   | -4,2  | 8,6  |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 10,2 | 6,4   | -3,2  | 9,6  |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 11,2 | 7,4   | -2,1  | 10,7 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 11,8 | 8,1   | -1,4  | 11,3 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 10,3 | 6,5   | -3,1  | 9,7  |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 9,3  | 5,5   | -4,0  | 8,7  |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 10,0 | 6,2   | -3,3  | 9,4  |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 11,1 | 7,3   | -2,2  | 10,5 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 12,3 | 8,5   | -1,0  | 11,7 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 13,0 | 9,2   | -0,2  | 12,4 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 21,3 | 17,6  | 8,3   | 20,8 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 22,0 | 18,4  | 9,1   | 21,6 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 22,4 | 18,7  | 9,5   | 21,9 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 22,3 | 18,7  | 9,4   | 21,9 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 22,0 | 18,3  | 9,1   | 21,5 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 22,6 | 18,9  | 9,7   | 22,1 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 22,7 | 19,1  | 9,8   | 22,2 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 23,0 | 19,3  | 10,0  | 22,5 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 14,0 | 10,1  | 0,4   | 13,4 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 19,0 | 15,3  | 6,0   | 18,5 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 19,0 | 15,4  | 6,2   | 18,6 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 13,5 | 9,5   | -0,4  | 12,8 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 19,0 | 15,3  | 6,0   | 18,5 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 18,9 | 15,2  | 6,0   | 18,4 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 13,5 | 9,5   | -0,4  | 12,8 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 18,2 | 14,5  | 5,1   | 17,7 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 18,3 | 14,6  | 5,4   | 17,8 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 14,5 | 10,5  | 0,7   | 13,8 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 18,4 | 14,7  | 5,2   | 17,8 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 17,8 | 14,2  | 4,9   | 17,3 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 15,1 | 11,3  | 1,7   | 14,5 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 17,8 | 14,2  | 4,8   | 17,3 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 17,9 | 14,3  | 5,0   | 17,5 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 14,8 | 10,8  | 1,0   | 14,1 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 16,9 | 13,1  | 3,6   | 16,3 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 16,8 | 13,1  | 3,7   | 16,2 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 17,5 | 13,8  | 4,4   | 17,0 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 20,3 | 16,7  | 7,5   | 19,8 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 21,4 | 17,9  | 8,8   | 21,0 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 23,3 | 19,7  | 10,4  | 22,9 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 25,1 | 21,5  | 12,3  | 24,7 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 26,1 | 22,5  | 13,2  | 25,6 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 23,0 | 19,4  | 10,1  | 22,6 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 25,1 | 21,4  | 12,2  | 24,6 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 26,1 | 22,4  | 13,2  | 25,6 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 23,7 | 20,0  | 10,8  | 23,2 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 25,6 | 22,0  | 12,7  | 25,1 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 26,5 | 22,9  | 13,6  | 26,1 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Zilverschoonlaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 23,4 | 19,8  | 10,5  | 22,9 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 25,2 | 21,6  | 12,3  | 24,7 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 26,1 | 22,5  | 13,2  | 25,7 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 21,7 | 18,0  | 8,7   | 21,2 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 23,6 | 19,9  | 10,6  | 23,1 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 24,9 | 21,2  | 11,8  | 24,4 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 21,2 | 17,5  | 8,1   | 20,7 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 23,4 | 19,7  | 10,4  | 22,9 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 24,7 | 21,0  | 11,7  | 24,2 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 18,3 | 14,4  | 4,8   | 17,6 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 21,3 | 17,5  | 7,9   | 20,7 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 22,9 | 19,2  | 9,7   | 22,4 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Guldenroedelaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 13,2 | 9,3   | -0,4  | 12,6 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 11,6 | 7,7   | -2,2  | 10,9 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 12,7 | 8,8   | -1,0  | 12,0 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 8,7  | 4,9   | -4,8  | 8,1  |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 12,2 | 8,3   | -1,4  | 11,6 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 11,7 | 7,7   | -2,1  | 11,0 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 12,4 | 8,5   | -1,2  | 11,7 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 6,9  | 3,0   | -6,8  | 6,2  |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 19,3 | 15,6  | 6,4   | 18,8 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 21,7 | 18,1  | 8,8   | 21,3 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 24,2 | 20,7  | 11,5  | 23,8 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 25,7 | 22,1  | 13,0  | 25,3 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 20,9 | 17,3  | 8,2   | 20,5 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 22,5 | 18,8  | 9,6   | 22,0 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 24,7 | 21,1  | 11,9  | 24,2 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 26,1 | 22,5  | 13,4  | 25,7 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 21,8 | 18,3  | 9,2   | 21,4 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 23,1 | 19,5  | 10,3  | 22,7 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 24,6 | 21,0  | 11,9  | 24,2 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 26,0 | 22,4  | 13,3  | 25,6 |
| TP06_A    | Toetspunt 06 | 1,50   | 11,4 | 7,7   | -1,8  | 10,9 |
| TP06_B    | Toetspunt 06 | 4,50   | 15,0 | 11,4  | 2,1   | 14,6 |
| TP06_C    | Toetspunt 06 | 7,50   | 7,9  | 4,0   | -5,9  | 7,2  |
| TP06_D    | Toetspunt 06 | 10,50  | 6,6  | 2,7   | -7,1  | 6,0  |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 14,0 | 10,3  | 0,9   | 13,5 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 16,6 | 13,0  | 3,7   | 16,2 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 8,1  | 4,2   | -5,6  | 7,5  |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 6,1  | 2,2   | -7,7  | 5,4  |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 22,4 | 18,9  | 9,8   | 22,0 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 23,6 | 20,0  | 10,8  | 23,2 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 24,5 | 20,9  | 11,7  | 24,1 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 26,0 | 22,4  | 13,2  | 25,5 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 14,3 | 10,5  | 1,1   | 13,7 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 15,4 | 11,7  | 2,3   | 14,9 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 19,1 | 15,5  | 6,3   | 18,7 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 22,0 | 18,4  | 9,3   | 21,6 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 22,6 | 19,0  | 9,8   | 22,1 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 22,2 | 18,6  | 9,4   | 21,7 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 11,4 | 7,4   | -2,5  | 10,7 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 12,7 | 8,8   | -1,0  | 12,1 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 17,6 | 14,0  | 4,7   | 17,1 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 20,9 | 17,3  | 8,3   | 20,5 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 22,0 | 18,4  | 9,3   | 21,6 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 22,2 | 18,6  | 9,5   | 21,8 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 9,1  | 5,0   | -5,1  | 8,3  |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 4,1  | 0,1   | -9,9  | 3,4  |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 7,6  | 3,8   | -5,7  | 7,0  |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 8,6  | 4,5   | -5,6  | 7,8  |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 3,6  | -0,4  | -10,3 | 2,9  |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 7,8  | 4,0   | -5,5  | 7,3  |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Guldenroedelaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 4,3  | 0,3   | -9,8  | 3,6  |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 3,7  | -0,4  | -10,5 | 2,9  |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 20,8 | 17,3  | 8,1   | 20,4 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 22,9 | 19,3  | 10,2  | 22,5 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 23,6 | 20,0  | 10,8  | 23,1 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 23,7 | 20,1  | 10,9  | 23,2 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 19,0 | 15,4  | 6,3   | 18,6 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 21,7 | 18,1  | 9,0   | 21,3 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 22,2 | 18,6  | 9,5   | 21,8 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 22,5 | 18,9  | 9,7   | 22,1 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 8,6  | 4,6   | -5,4  | 7,8  |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 8,2  | 4,2   | -5,8  | 7,4  |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | -0,8 | -4,9  | -14,9 | -1,6 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 9,4  | 5,4   | -4,5  | 8,7  |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 8,9  | 4,9   | -5,1  | 8,1  |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 2,1  | -1,9  | -11,9 | 1,3  |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 9,7  | 5,7   | -4,2  | 9,0  |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 8,5  | 4,5   | -5,5  | 7,8  |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 3,7  | -0,3  | -10,1 | 3,0  |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 7,7  | 3,7   | -6,1  | 7,0  |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 5,5  | 1,5   | -8,6  | 4,7  |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 1,8  | -2,2  | -12,2 | 1,1  |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 8,2  | 4,2   | -5,7  | 7,5  |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 9,2  | 5,2   | -4,7  | 8,4  |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | -0,4 | -4,4  | -14,5 | -1,2 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 9,8  | 5,8   | -4,2  | 9,0  |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 11,5 | 7,5   | -2,3  | 10,8 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 1,5  | -2,6  | -12,6 | 0,7  |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 12,6 | 9,0   | -0,3  | 12,1 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 13,4 | 9,7   | 0,4   | 12,9 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 10,5 | 6,8   | -2,6  | 10,0 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 24,3 | 20,7  | 11,6  | 23,9 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 26,2 | 22,6  | 13,5  | 25,8 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 27,2 | 23,6  | 14,4  | 26,8 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 24,8 | 21,3  | 12,2  | 24,4 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 26,6 | 23,0  | 13,9  | 26,2 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 27,8 | 24,2  | 15,0  | 27,3 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 24,9 | 21,4  | 12,3  | 24,5 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 26,9 | 23,3  | 14,1  | 26,5 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 28,1 | 24,5  | 15,3  | 27,7 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
L<sub>Aeq</sub> totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Guldenroedelaan  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 24,5 | 20,9  | 11,8  | 24,1 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 26,6 | 22,9  | 13,7  | 26,1 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 27,8 | 24,2  | 14,9  | 27,3 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 24,3 | 20,7  | 11,6  | 23,9 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 26,5 | 22,8  | 13,7  | 26,0 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 27,8 | 24,2  | 15,0  | 27,4 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 22,5 | 18,8  | 9,5   | 22,0 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 26,0 | 22,4  | 13,2  | 25,5 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 28,0 | 24,4  | 15,3  | 27,6 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 21,3 | 17,6  | 8,2   | 20,8 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 24,8 | 21,1  | 11,9  | 24,3 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 27,0 | 23,4  | 14,2  | 26,5 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## BIJLAGE VII

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2029, 2 laags ZOAB  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 52,8 | 49,8  | 41,7  | 52,9 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 53,6 | 50,6  | 42,6  | 53,7 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 53,8 | 50,8  | 42,9  | 53,9 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 53,6 | 50,7  | 42,8  | 53,8 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 53,1 | 50,1  | 41,9  | 53,2 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 53,7 | 50,8  | 42,6  | 53,8 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 53,8 | 50,8  | 42,7  | 53,9 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 53,6 | 50,6  | 42,6  | 53,7 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 46,9 | 43,9  | 35,5  | 46,9 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 47,8 | 44,8  | 36,4  | 47,8 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 48,0 | 45,0  | 36,7  | 48,0 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 47,9 | 44,9  | 36,6  | 47,9 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 44,8 | 41,8  | 33,8  | 44,9 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 45,8 | 42,8  | 34,6  | 45,9 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 46,2 | 43,2  | 35,0  | 46,2 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 46,3 | 43,3  | 35,2  | 46,4 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 42,3 | 39,4  | 32,5  | 42,8 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 44,0 | 41,1  | 34,2  | 44,5 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 44,8 | 41,9  | 35,1  | 45,3 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 45,2 | 42,3  | 35,5  | 45,7 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 48,7 | 45,8  | 38,5  | 49,1 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 51,0 | 48,1  | 40,8  | 51,4 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 52,1 | 49,2  | 42,1  | 52,5 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 52,7 | 49,7  | 42,7  | 53,1 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 41,9 | 39,0  | 32,1  | 42,4 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 44,5 | 41,6  | 34,7  | 45,0 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 45,7 | 42,8  | 36,0  | 46,2 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 46,2 | 43,3  | 36,5  | 46,7 |
| TP106_A   | Toettpunt 06 | 1,50   | 47,6 | 44,7  | 37,5  | 48,0 |
| TP106_B   | Toettpunt 06 | 4,50   | 50,1 | 47,2  | 40,0  | 50,5 |
| TP106_C   | Toettpunt 06 | 7,50   | 51,6 | 48,7  | 41,6  | 52,0 |
| TP106_D   | Toettpunt 06 | 10,50  | 52,2 | 49,3  | 42,3  | 52,7 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 32,2 | 29,3  | 22,0  | 32,6 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 32,4 | 29,5  | 21,5  | 32,6 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 33,3 | 30,4  | 22,0  | 33,4 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 34,7 | 31,8  | 23,2  | 34,7 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 35,4 | 32,4  | 23,9  | 35,4 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 35,5 | 32,6  | 24,0  | 35,5 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 32,6 | 29,6  | 22,4  | 32,9 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 32,1 | 29,1  | 21,2  | 32,3 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 32,7 | 29,7  | 21,4  | 32,7 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 34,3 | 31,3  | 22,8  | 34,3 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 34,9 | 32,0  | 23,4  | 34,9 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 35,2 | 32,2  | 23,6  | 35,2 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 52,7 | 49,8  | 42,9  | 53,2 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 52,7 | 49,7  | 42,9  | 53,2 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 52,6 | 49,6  | 42,8  | 53,1 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | 52,2 | 49,3  | 42,5  | 52,7 |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | 51,7 | 48,8  | 42,0  | 52,2 |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | 51,2 | 48,3  | 41,5  | 51,7 |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 53,9 | 51,0  | 44,2  | 54,4 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 53,8 | 50,9  | 44,0  | 54,3 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 53,6 | 50,7  | 43,8  | 54,1 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | 53,1 | 50,2  | 43,3  | 53,6 |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | 52,4 | 49,5  | 42,7  | 52,9 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2029, 2 laags ZOAB  
L'Aeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | 51,8 | 48,9  | 42,1  | 52,3 |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 57,1 | 54,2  | 47,3  | 57,6 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 57,0 | 54,1  | 47,2  | 57,5 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 56,7 | 53,8  | 47,0  | 57,2 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 56,1 | 53,2  | 46,4  | 56,6 |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 55,4 | 52,5  | 45,7  | 55,9 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 54,8 | 51,8  | 45,0  | 55,3 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 56,7 | 53,7  | 46,9  | 57,2 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 56,6 | 53,6  | 46,8  | 57,1 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 56,3 | 53,4  | 46,6  | 56,8 |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 55,8 | 52,8  | 46,0  | 56,3 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 55,1 | 52,2  | 45,3  | 55,6 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 54,4 | 51,5  | 44,7  | 54,9 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 51,9 | 49,0  | 42,1  | 52,4 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 51,6 | 48,7  | 41,8  | 52,1 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 51,2 | 48,3  | 41,4  | 51,7 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 50,7 | 47,8  | 40,9  | 51,2 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 49,1 | 46,1  | 39,3  | 49,5 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 50,7 | 47,7  | 40,9  | 51,2 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 50,4 | 47,5  | 40,5  | 50,9 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 50,0 | 47,1  | 40,1  | 50,5 |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 50,3 | 47,4  | 39,1  | 50,4 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 50,4 | 47,4  | 39,2  | 50,5 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 50,4 | 47,4  | 39,2  | 50,5 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 51,4 | 48,5  | 40,1  | 51,5 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 51,3 | 48,3  | 40,0  | 51,4 |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 51,1 | 48,1  | 39,9  | 51,2 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 52,8 | 49,9  | 41,5  | 52,9 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 52,5 | 49,5  | 41,2  | 52,6 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 52,2 | 49,2  | 40,9  | 52,2 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 53,6 | 50,6  | 42,2  | 53,6 |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 53,3 | 50,3  | 42,0  | 53,4 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 52,9 | 49,9  | 41,6  | 52,9 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 54,0 | 51,0  | 42,6  | 54,0 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 53,6 | 50,7  | 42,4  | 53,7 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 53,2 | 50,3  | 42,0  | 53,3 |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 54,1 | 51,1  | 42,8  | 54,1 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 53,8 | 50,9  | 42,6  | 53,9 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 53,4 | 50,5  | 42,3  | 53,5 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 49,9 | 47,0  | 39,0  | 50,1 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 50,1 | 47,2  | 39,3  | 50,3 |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 50,1 | 47,2  | 39,3  | 50,3 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 38,6 | 35,6  | 28,8  | 39,1 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 39,9 | 36,9  | 30,1  | 40,3 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 39,8 | 36,9  | 30,0  | 40,3 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 39,3 | 36,4  | 29,5  | 39,8 |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 40,8 | 37,9  | 31,0  | 41,3 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 40,3 | 37,3  | 30,5  | 40,8 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 39,4 | 36,5  | 29,6  | 39,9 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 41,0 | 38,1  | 31,2  | 41,5 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 40,8 | 37,9  | 31,1  | 41,3 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2029, 2 laags ZOAB  
LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: Bovenkerkerweg  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 39,0 | 36,1  | 29,3  | 39,5 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 40,3 | 37,4  | 30,6  | 40,9 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 40,8 | 37,9  | 31,1  | 41,3 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 39,0 | 36,1  | 29,3  | 39,5 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 40,6 | 37,7  | 30,9  | 41,1 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 41,0 | 38,1  | 31,3  | 41,5 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 38,8 | 35,8  | 29,0  | 39,3 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 40,4 | 37,5  | 30,7  | 40,9 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 41,1 | 38,2  | 31,4  | 41,6 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 42,1 | 39,2  | 31,1  | 42,3 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 42,5 | 39,5  | 31,5  | 42,6 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 42,8 | 39,8  | 31,9  | 42,9 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## **BIJLAGE VIII**

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
          LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP01_A    | Toetspunt 01 | 1,50   | 55,2 | 52,4  | 45,7  | 55,8 |
| TP01_B    | Toetspunt 01 | 4,50   | 56,3 | 53,5  | 46,9  | 57,0 |
| TP01_C    | Toetspunt 01 | 7,50   | 56,8 | 54,0  | 47,6  | 57,5 |
| TP01_D    | Toetspunt 01 | 10,50  | 56,9 | 54,1  | 47,8  | 57,6 |
| TP02_A    | Toetspunt 02 | 1,50   | 55,0 | 52,1  | 45,1  | 55,5 |
| TP02_B    | Toetspunt 02 | 4,50   | 56,0 | 53,1  | 46,3  | 56,5 |
| TP02_C    | Toetspunt 02 | 7,50   | 56,3 | 53,5  | 46,8  | 56,9 |
| TP02_D    | Toetspunt 02 | 10,50  | 56,5 | 53,6  | 47,1  | 57,1 |
| TP03_A    | Toetspunt 03 | 1,50   | 48,4 | 45,5  | 38,1  | 48,7 |
| TP03_B    | Toetspunt 03 | 4,50   | 49,4 | 46,4  | 39,1  | 49,7 |
| TP03_C    | Toetspunt 03 | 7,50   | 50,0 | 47,1  | 39,9  | 50,4 |
| TP03_D    | Toetspunt 03 | 10,50  | 50,0 | 47,1  | 40,1  | 50,5 |
| TP04_A    | Toetspunt 04 | 1,50   | 47,9 | 45,0  | 38,6  | 48,5 |
| TP04_B    | Toetspunt 04 | 4,50   | 48,4 | 45,5  | 38,7  | 48,9 |
| TP04_C    | Toetspunt 04 | 7,50   | 49,1 | 46,3  | 39,6  | 49,7 |
| TP04_D    | Toetspunt 04 | 10,50  | 49,4 | 46,5  | 39,9  | 50,0 |
| TP05_A    | Toetspunt 05 | 1,50   | 48,8 | 46,0  | 40,4  | 49,8 |
| TP05_B    | Toetspunt 05 | 4,50   | 50,7 | 47,9  | 42,4  | 51,7 |
| TP05_C    | Toetspunt 05 | 7,50   | 51,7 | 48,9  | 43,3  | 52,7 |
| TP05_D    | Toetspunt 05 | 10,50  | 52,0 | 49,3  | 43,7  | 53,1 |
| TP06_A    | Toettpunt 06 | 1,50   | 53,0 | 50,2  | 44,4  | 53,9 |
| TP06_B    | Toettpunt 06 | 4,50   | 55,6 | 52,8  | 47,1  | 56,5 |
| TP06_C    | Toettpunt 06 | 7,50   | 57,2 | 54,4  | 48,8  | 58,2 |
| TP06_D    | Toettpunt 06 | 10,50  | 57,9 | 55,1  | 49,5  | 58,9 |
| TP07_A    | Toetspunt 07 | 1,50   | 53,8 | 51,0  | 45,2  | 54,8 |
| TP07_B    | Toetspunt 07 | 4,50   | 56,3 | 53,5  | 47,8  | 57,3 |
| TP07_C    | Toetspunt 07 | 7,50   | 57,6 | 54,8  | 49,1  | 58,6 |
| TP07_D    | Toetspunt 07 | 10,50  | 58,3 | 55,5  | 49,8  | 59,3 |
| TP09_A    | Toetspunt 09 | 1,50   | 48,1 | 45,3  | 39,7  | 49,1 |
| TP09_B    | Toetspunt 09 | 4,50   | 50,9 | 48,1  | 42,5  | 51,9 |
| TP09_C    | Toetspunt 09 | 7,50   | 52,3 | 49,5  | 44,0  | 53,3 |
| TP09_D    | Toetspunt 09 | 10,50  | 52,8 | 50,0  | 44,5  | 53,8 |
| TP20_A    | Toetspunt 20 | 8,00   | 39,4 | 36,6  | 30,9  | 40,3 |
| TP20_B    | Toetspunt 20 | 14,50  | 40,2 | 37,4  | 31,6  | 41,1 |
| TP20_C    | Toetspunt 20 | 21,00  | 41,0 | 38,2  | 32,2  | 41,8 |
| TP20_D    | Toetspunt 20 | 30,80  | 42,5 | 39,6  | 33,7  | 43,3 |
| TP20_E    | Toetspunt 20 | 40,50  | 43,1 | 40,3  | 34,3  | 44,0 |
| TP20_F    | Toetspunt 20 | 50,30  | 43,4 | 40,6  | 34,7  | 44,3 |
| TP21_A    | Toetspunt 21 | 8,00   | 39,6 | 36,8  | 31,0  | 40,5 |
| TP21_B    | Toetspunt 21 | 14,50  | 40,3 | 37,5  | 31,6  | 41,2 |
| TP21_C    | Toetspunt 21 | 21,00  | 40,8 | 38,0  | 32,1  | 41,7 |
| TP21_D    | Toetspunt 21 | 30,80  | 42,2 | 39,4  | 33,5  | 43,1 |
| TP21_E    | Toetspunt 21 | 40,50  | 43,1 | 40,3  | 34,3  | 43,9 |
| TP21_F    | Toetspunt 21 | 50,30  | 43,5 | 40,6  | 34,7  | 44,3 |
| TP22_A    | Toetspunt 22 | 8,00   | 58,8 | 56,0  | 50,4  | 59,8 |
| TP22_B    | Toetspunt 22 | 14,50  | 58,8 | 56,0  | 50,4  | 59,8 |
| TP22_C    | Toetspunt 22 | 21,00  | 58,6 | 55,8  | 50,3  | 59,7 |
| TP22_D    | Toetspunt 22 | 30,80  | 58,3 | 55,5  | 49,9  | 59,3 |
| TP22_E    | Toetspunt 22 | 40,50  | 57,8 | 55,0  | 49,4  | 58,8 |
| TP22_F    | Toetspunt 22 | 50,30  | 57,3 | 54,5  | 48,9  | 58,3 |
| TP23_A    | Toetspunt 23 | 8,00   | 60,0 | 57,2  | 51,6  | 61,0 |
| TP23_B    | Toetspunt 23 | 14,50  | 59,8 | 57,0  | 51,5  | 60,9 |
| TP23_C    | Toetspunt 23 | 21,00  | 59,6 | 56,8  | 51,3  | 60,6 |
| TP23_D    | Toetspunt 23 | 30,80  | 59,1 | 56,3  | 50,8  | 60,1 |
| TP23_E    | Toetspunt 23 | 40,50  | 58,4 | 55,6  | 50,1  | 59,5 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
          LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP23_F    | Toetspunt 23 | 50,30  | 57,8 | 55,0  | 49,5  | 58,8 |
| TP24_A    | Toetspunt 24 | 8,00   | 63,2 | 60,5  | 54,9  | 64,3 |
| TP24_B    | Toetspunt 24 | 14,50  | 63,1 | 60,3  | 54,8  | 64,1 |
| TP24_C    | Toetspunt 24 | 21,00  | 62,8 | 60,0  | 54,4  | 63,8 |
| TP24_D    | Toetspunt 24 | 30,80  | 62,2 | 59,4  | 53,8  | 63,2 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP24_E    | Toetspunt 24 | 40,50  | 61,4 | 58,7  | 53,1  | 62,5 |
| TP24_F    | Toetspunt 24 | 50,30  | 60,7 | 58,0  | 52,4  | 61,8 |
| TP25_A    | Toetspunt 25 | 8,00   | 62,8 | 60,1  | 54,5  | 63,9 |
| TP25_B    | Toetspunt 25 | 14,50  | 62,7 | 59,9  | 54,4  | 63,7 |
| TP25_C    | Toetspunt 25 | 21,00  | 62,4 | 59,6  | 54,1  | 63,4 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP25_D    | Toetspunt 25 | 30,80  | 61,8 | 59,0  | 53,5  | 62,8 |
| TP25_E    | Toetspunt 25 | 40,50  | 61,1 | 58,3  | 52,8  | 62,2 |
| TP25_F    | Toetspunt 25 | 50,30  | 60,5 | 57,7  | 52,1  | 61,5 |
| TP26_A    | Toetspunt 26 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
| TP26_B    | Toetspunt 26 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP26_C    | Toetspunt 26 | 21,00  | 58,2 | 55,4  | 49,8  | 59,2 |
| TP26_D    | Toetspunt 26 | 30,80  | 57,8 | 55,0  | 49,4  | 58,8 |
| TP26_E    | Toetspunt 26 | 40,50  | 57,4 | 54,6  | 49,0  | 58,4 |
| TP26_F    | Toetspunt 26 | 50,30  | 56,8 | 54,1  | 48,4  | 57,8 |
| TP27_A    | Toetspunt 27 | 8,00   | --   | --    | --    | --   |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP27_B    | Toetspunt 27 | 14,50  | --   | --    | --    | --   |
| TP27_C    | Toetspunt 27 | 21,00  | 55,5 | 52,8  | 47,2  | 56,6 |
| TP27_D    | Toetspunt 27 | 30,80  | 56,9 | 54,1  | 48,5  | 57,9 |
| TP27_E    | Toetspunt 27 | 40,50  | 56,6 | 53,8  | 48,2  | 57,6 |
| TP27_F    | Toetspunt 27 | 50,30  | 56,2 | 53,4  | 47,8  | 57,2 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP31_A    | Toetspunt 31 | 5,50   | 52,2 | 49,3  | 42,2  | 52,6 |
| TP31_B    | Toetspunt 31 | 8,50   | 52,5 | 49,6  | 42,7  | 53,0 |
| TP31_C    | Toetspunt 31 | 11,50  | 52,8 | 49,9  | 43,2  | 53,3 |
| TP32_A    | Toetspunt 32 | 5,50   | 52,8 | 49,9  | 42,6  | 53,2 |
| TP32_B    | Toetspunt 32 | 8,50   | 53,0 | 50,1  | 43,0  | 53,4 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP32_C    | Toetspunt 32 | 11,50  | 53,2 | 50,3  | 43,4  | 53,6 |
| TP33_A    | Toetspunt 33 | 5,50   | 54,1 | 51,2  | 43,8  | 54,4 |
| TP33_B    | Toetspunt 33 | 8,50   | 54,0 | 51,1  | 43,9  | 54,4 |
| TP33_C    | Toetspunt 33 | 11,50  | 54,0 | 51,1  | 44,1  | 54,5 |
| TP34_A    | Toetspunt 34 | 5,50   | 54,8 | 51,9  | 44,5  | 55,2 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP34_B    | Toetspunt 34 | 8,50   | 54,8 | 51,9  | 44,7  | 55,2 |
| TP34_C    | Toetspunt 34 | 11,50  | 54,7 | 51,8  | 44,7  | 55,1 |
| TP35_A    | Toetspunt 35 | 5,50   | 55,3 | 52,4  | 45,1  | 55,7 |
| TP35_B    | Toetspunt 35 | 8,50   | 55,3 | 52,4  | 45,3  | 55,7 |
| TP35_C    | Toetspunt 35 | 11,50  | 55,2 | 52,3  | 45,3  | 55,6 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP36_A    | Toetspunt 36 | 5,50   | 55,6 | 52,7  | 45,4  | 55,9 |
| TP36_B    | Toetspunt 36 | 8,50   | 55,6 | 52,7  | 45,7  | 56,1 |
| TP36_C    | Toetspunt 36 | 11,50  | 55,5 | 52,6  | 45,7  | 56,0 |
| TP37_A    | Toetspunt 37 | 5,50   | 53,0 | 50,1  | 43,7  | 53,7 |
| TP37_B    | Toetspunt 37 | 8,50   | 53,5 | 50,7  | 44,3  | 54,2 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP37_C    | Toetspunt 37 | 11,50  | 53,7 | 50,9  | 44,7  | 54,5 |
| TP38_A    | Toetspunt 38 | 5,50   | 46,5 | 43,7  | 38,1  | 47,5 |
| TP38_B    | Toetspunt 38 | 8,50   | 47,6 | 44,8  | 39,2  | 48,6 |
| TP38_C    | Toetspunt 38 | 11,50  | 47,7 | 44,9  | 39,3  | 48,7 |
| TP39_A    | Toetspunt 39 | 5,50   | 47,4 | 44,6  | 39,0  | 48,4 |
|           |              |        |      |       |       |      |
| TP39_B    | Toetspunt 39 | 8,50   | 48,5 | 45,7  | 40,0  | 49,4 |
| TP39_C    | Toetspunt 39 | 11,50  | 48,2 | 45,4  | 39,7  | 49,2 |
| TP40_B    | Toetspunt 40 | 5,50   | 47,1 | 44,3  | 38,7  | 48,1 |
| TP40_C    | Toetspunt 40 | 8,50   | 48,2 | 45,5  | 39,8  | 49,2 |
| TP40_D    | Toetspunt 40 | 11,50  | 48,2 | 45,4  | 39,8  | 49,2 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel  
Model: situatie 2030  
          LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

| Naam      |              |        |      |       |       |      |
|-----------|--------------|--------|------|-------|-------|------|
| Toetspunt | Omschrijving | Hoogte | Dag  | Avond | Nacht | Lden |
| TP41_B    | Toetspunt 41 | 5,50   | 47,1 | 44,3  | 38,7  | 48,1 |
| TP41_C    | Toetspunt 41 | 8,50   | 47,9 | 45,1  | 39,5  | 48,9 |
| TP41_D    | Toetspunt 41 | 11,50  | 48,3 | 45,5  | 39,9  | 49,3 |
| TP42_B    | Toetspunt 42 | 5,50   | 46,8 | 44,1  | 38,5  | 47,8 |
| TP42_C    | Toetspunt 42 | 8,50   | 47,8 | 45,0  | 39,4  | 48,8 |
| TP42_D    | Toetspunt 42 | 11,50  | 48,3 | 45,6  | 39,9  | 49,3 |
| TP43_B    | Toetspunt 43 | 5,50   | 46,3 | 43,5  | 37,9  | 47,3 |
| TP43_C    | Toetspunt 43 | 8,50   | 47,7 | 44,9  | 39,3  | 48,7 |
| TP43_D    | Toetspunt 43 | 11,50  | 48,4 | 45,6  | 40,0  | 49,4 |
| TP44_A    | Toetspunt 44 | 5,50   | 45,4 | 42,5  | 36,0  | 46,0 |
| TP44_B    | Toetspunt 44 | 8,50   | 46,1 | 43,2  | 36,8  | 46,7 |
| TP44_C    | Toetspunt 44 | 11,50  | 46,9 | 44,0  | 37,7  | 47,6 |

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen